



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

सी.जी.-एम.एच.-अ.-25112020-223310  
CG-MH-E-25112020-223310

असाधारण  
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4  
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित  
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 528]

नई दिल्ली, बुधवार, नवम्बर 25, 2020/ अग्रहायण 4, 1942

No. 528]

NEW DELHI, WEDNESDAY, NOVEMBER 25, 2020/AGRAHAYANA 4, 1942

## महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

### अधिसूचना

मुंबई, 17 नवंबर 2020

**सं.टीएमपी/31/2020-एमओपीटी.**—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 36) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए ओर माननीय बम्बई उच्च न्यायालय की गोवा पीठ द्वारा 5 फरवरी, 2020 और 7 अक्टूबर, 2020 को पारित आदेशों के अनुपालन में महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद् द्वारा अदानी मरमुगांव पोर्ट प्राइवेट लिमिटेड से प्राप्त 30 अक्टूबर 2019 के अभ्यावेदन का, इसके साथ संलग्न आदेशानुसार, निपटान करता है;

और

महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए तंगहाल पीपीपी परियोजनाओं के बारे में पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) के 11 जुलाई 2018 के पत्र संख्या पीडी-13/1/2018-पीपीपी कक्ष के अनुपालन में महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद् द्वारा मरमुगांव पत्तन न्यास से प्राप्त अदानी मरमुगांव पोर्ट प्राइवेट लिमिटेड द्वारा परिचालित वर्ष संख्या 7 में भंडारण प्रभारों की वसूली के लिए 11 अगस्त, 2020 के प्रस्ताव का इसके साथ संलग्न आदेश के अनुसार, निपटान करता है।

## महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएमपी/31/2020-एमओपीटी

अदानी मरमुगांव पोर्ट प्राइवेट लिमिटेड (एमपीटीपीएल)

मरमुगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी)

-----

आवेदक

**गणपूर्ति**

- (i). श्री टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)  
(ii). श्री रजत सच्चर, सदस्य (आर्थिक)

**आदेश**

(अक्तूबर, 2020 के 28 वें दिन पारित)

इस प्राधिकरण ने निशुल्क अवधि को 15 दिन से बढ़ाकर 25 दिन करने तथा मरमुगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी) के नाम से 07 अगस्त, 2008 के प्रशुल्क आदेश संख्या टीएएमपी/23/2008-एमओपीटी द्वारा अनुमोदित भंडारण प्रभारों को ठीक करने के लिए अदानी मरमुगांव पोर्ट टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (एएमपीटीपीएल) से 30 अक्तूबर, 2019 का एक अभ्यावेदन प्राप्त हुआ और तत्पश्चात् 30 अक्तूबर, 2019 के समविषयक उनके अभ्यावेदन के संबंध में 14 अप्रैल, 2020, 16 जुलाई 2020 और 10 सितंबर, 2020 के पत्र भी प्राप्त हुए। एएमपीटीपीएल के 30 अक्तूबर, 2019 का अभ्यावेदन यह दावा भी करता है कि एमओपीटी में एएमपीटीपीएल की बर्थ संख्या 7 पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस), भारत सरकार द्वारा जारी तंगहाल पीपीपी दिशानिर्देशों द्वारा स्थापित मानकों के निबंधनों के अंतर्गत एक तंगहाल पीपीपी परियोजना के रूप में पात्र है और यह भंडारण प्रभारों को युक्तियुक्त बनाने की हकदार है।

1.2. इस प्राधिकरण को एमओपीटी से वर्ष 2019-20 से एएमपीटीपीएल द्वारा परिचालित बर्थ संख्या 7 के भंडारण प्रभारों को युक्तियुक्त बनाने के लिए एएमपीटीपीएल द्वारा तंगहाल पीपीपी परियोजनाओं पर पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) के 11 जुलाई 2018 के पत्र संख्या पीडी-13/2018-पीपीपी कक्ष के अनुपालन में एमओपीटी को भेजे गये 25 मई 2019 के अलग आवेदन के आधार पर 11 अगस्त 2020 का भी एक प्रस्ताव प्राप्त हुआ है। चूंकि एएमपीटीपीएल से प्राप्त 30 अक्तूबर, 2019 का अभ्यावेदन और एमओपीटी से प्राप्त 11 अगस्त, 2020 का प्रस्ताव एएमपीटीपीएल द्वारा परिचालित बर्थ संख्या 7 के भंडारण प्रभारों को युक्तियुक्त बनाने के लिए हैं, एएमपीटीपीएल के 30 अक्तूबर, 2019 के अभ्यावेदन और एमओपीटी के 11 अगस्त, 2020 के प्रस्ताव दोनों को एक कर दिया गया है तथा एक कॉमन आदेश इसके नीचे पारित किया जाता है।

2.1 इस प्राधिकरण ने 07 अगस्त, 2008 के आदेश संख्या टीएएमपी/23/2008-एमओपीटी के द्वारा एमओपीटी में डीबीएफओटी आधार पर बर्थ संख्या 7 में कोयला प्रहस्तन टर्मिनल के विकास के लिए अप्रेंट प्रशुल्क अधिसूचित कराये थे। जो भारत के राजपत्र में 20 अगस्त 2008 के राजपत्र संख्या 141 में अधिसूचित हुए थे। एमओपीटी ने परियोजना अदानी मरमुगांव पोर्ट टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (एएमपीटीपीएल) को अवार्ड की। एएमपीटीपीएल के प्रस्ताव के आधार पर इस प्राधिकरण ने 4 जुलाई, 2014 के आदेश संख्या टीएएमपी/13/2014-एमओपीटी द्वारा एएमपीटीपीएल के नाम से सूचकांकन के पश्चात् दरमान अधिसूचित कराये। उक्त आदेश भारत के राजपत्र में 25 जुलाई 2014 के राजपत्र संख्या 224 में अधिसूचित हुए।

2.2. 7 अगस्त, 2008 के अप्रेंट प्रशुल्क आदेश में निर्धारित भंडारण प्रभार अनुसूची और संबंधित टिप्पणी (i) और 4 जुलाई 2014 के प्रशुल्क आदेश में एएमपीटीपीएल के नाम से अधिसूचित दरमान के तत्संबंधी उद्धरण नीचे दिये जाते हैं:-

- (i). 7 अगस्त, 2008 का आदेश संख्या टीएएमपी/23/2008-एमओपीटी:

**\*4. भंडारण प्रभार:****स्टैक यार्ड में निशुल्क अवधि से इतर कार्गो भंडारित करने पर भंडारण प्रभार निम्नवत् होंगे:-****(दर रु. में प्रति टन प्रति दिन या उसका एक भाग)**

क्र.सं.	वस्तु	निशुल्क अवधि के पश्चात् शेष बचे कार्गो के लिए पांच दिन की दर	शेष कार्गो के लिए 6वें से 10वें दिन के लिए दर	शेष कार्गो के लिए 11 वें दिन और से दर
1.	कोयला (हर प्रकार का)	12	24	48

**टिप्पणी:**

- (i). पोत से कार्गो की पूरी उतरायाई के पश्चात् 15 निशुल्क दिवस अनुज्ञेय होंगे। निशुल्क अवधि की गणना के लिए, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश और टर्मिनल के गैर कार्य दिवस को नहीं गिना जायेगा।
- (ii). 4 जुलाई 2014 का आदेश संख्या टीएएमपी/13/2014-एमओपीटी [सूचकांकन पश्चात्]:

**“4. भंडारण प्रभार:**

**स्टैक यार्ड में निशुल्क अवधि से इतर कार्गो भंडारित करने पर भंडारण प्रभार निम्नवत् होंगे:-**

**(दर रु. में प्रति टन प्रति दिन या उसका एक भाग)**

क्र.सं.	वस्तु	निशुल्क अवधि के प्रश्नात् शेष बचे कार्गो के लिए पांच दिन की दर	शेष कार्गो के लिए 6वे से 10वें दिन के लिए दर	शेष कार्गो के लिए 11 वें दिन और से दर
1.	कोयला (हर प्रकार का)	15.79	31.58	63.16

**टिप्पणी:**

(i). पोत से कार्गो की पूरी उतरायाई के पश्चात् 15 निशुल्क दिवस अनुज्ञेय होंगे। निशुल्क अवधि की गणना के लिए, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश और टर्मिनल के गैर कार्य दिवस को नहीं गिना जायेगा।“

3. एमओपीटी के नाम में दरमानों को अधिसूचित कराते हुए इस प्राधिकरण द्वारा भंडारण प्रभारों को युक्तियुक्त बनाने के लिए 7 अगस्त, 2008 को अनुमोदित आदेश के संबंध में एएमपीटीपीएल द्वारा इस प्राधिकरण के 30 अक्टूबर, 2019 के अपने अभ्यावेदन में किये गए निवेदनों का सार नीचे दिया जाता है:-

(क). एमओपीटी की बर्थ संख्या 7 के अपफ्रंट प्रशुल्क की प्राधिकरण की अधिसूचना:

- (i). 4.5 टन/ वर्ग मीटर की धांक सीमा के आधार पर इष्टतम यार्ड क्षमता 3.75 मिलियन टन है (एमओपीटी में एक टर्मिनल आपरेटर द्वारा प्राप्त धांक के हवाले से जो एक संबंधित हस्ती को सेवा प्रदान कर रहा है और अधिकतर कार्गो को रेल द्वारा परिवहन करता है।) जो 2008 प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित 3 टन प्रति वर्ग मीटर की स्टैकिंग सीमा के विपरीत है।
- (ii). स्टॉकयार्ड प्लॉट पर्याप्त रूप से बड़ा नहीं है और उस प्लॉट में से होकर रेल पटरी भी गुजरती है जो इस क्षेत्र को और सीमित कर देती है। रेल रेकों का अभाव और सड़क परिवहन की बंदिशों के कारण से कार्गो की निकासी धीमी होने से टर्न-ओवर अनुपात 6 से अधिक नहीं होता जबकि प्रशुल्क अधिसूचना में यह 17 निर्धारित है। यह भी साउथ-वैस्ट पोर्ट लिमिटेड, जेएसडब्ल्यू ग्रुप की एक कंपनी द्वारा परिचालित की जा रही कैप्टिव बर्थ संख्या 5क और 6क द्वारा अनुभव की गई दक्षता पर आधारित है।
- (iii). प्रशुल्क अधिसूचना ने एमओपीटी, गोवा की बर्थ संख्या 7 स्थित कोयला प्रहस्तन टर्मिनल की पूंजीगत लागत 252.43 करोड़ रु. सुविचार में ली है। लेकिन, एएमपीटीपीएल ने एमओपीटी, गोवा की बर्थ संख्या 7 स्थित कोयला प्रहस्तन टर्मिनल की स्थापना में 460 करोड़ रु. से भी अधिक का निवेश किया है और यह संवर्धित पूंजीगत लागत और राजस्व अपेक्षा पर इसके प्रभाव को प्रशुल्क अधिसूचना में प्रशुल्क निर्धारण करते समय अपवर्तक नहीं किया गया है।
- (iv). एमओपीटी बर्थ संख्या 7 की बाधाओं और सीमाओं पर सुविचार नहीं किया गया, जबकि यह कार्गो के सड़क मार्ग के साथ-साथ कार्गो की रेल द्वारा आवाजाही दोनों के लिए बहु-स्तरीय टर्मिनल है और इस पर रेल और सड़क मार्ग दोनों के द्वारा ही कार्गो की निकासी की अवसंरचना का विकास पर्याप्त रूप से नहीं किया गया।
- (v). पारादीप स्थित विभिन्न परिस्थितियों में विकसित पत्तन टर्मिनल के लिए स्थापित प्रशुल्क के आधार पर, एमओपीटी बर्थ संख्या 7 के लिए निशुल्क भंडारण अवधि के बाद पहले 5 दिन के लिए 12 रु. प्रति टन प्रति दिन अथवा उसके एक भाग के लिए और अगले 5 दिन के लिए 24 रु. प्रति टन प्रति दिन या उसके एक भाग के लिए 25 वें दिन (15 दिन की निशुल्क अवधि सहित) के बाद से 48 रु. प्रति टन प्रति दिन के भंडारण प्रभारों की ग्रेड दर निर्धारित की गई थी।

(ख). रियायत करार और तत्पश्चात्:

- (i). एएमपीटीपीएल ने एमओपीटी की बर्थ संख्या 7 में कोयला प्रहस्तन टर्मिनल के विकास के लिए 22

सितंबर, 2009 को एमओपीटी साथ एक रियायत करार किया।

- (ii). एएमपीटीपीएल ने बर्थ संख्या 7 पर 06 जून 2014 को या उसके आस-पास अपने वाणिज्यिक परिचालन आरंभ किये और क्वे उपस्करों का क्षमता उपयोग अत्यधिक न्यून-उपयोग है।
- (iii). क्षमता का न्यून उपयोग एएमपीटीपीएल की ओर से कार्गो की उतरायी अथवा भंडारण अथवा कार्गो लदान के किन्हीं दोषों अथवा कमियों के कारण नहीं बल्कि रेलवे रेकों की कमी, चार लेन के हाईवे और एमओपीटी द्वारा कोयले की सड़क मार्ग दुलाई पर प्रतिबंध आरोपित करने के कारण ही हैं।
- (iv). 2008 के दिशानिर्देशों के अनुसार, स्टैकिंग स्थल कुल आवंटित क्षेत्र का 70% होना चाहिए जबकि पुनःप्रस्तावित परियोजना भूमि के कारण दो भिन्न स्थानों की वजह से एएमपीटीपीएल को कुल परियोजना भूमि 95742 वर्ग मीटर से मात्र 41345 एक वर्ग मीटर (43%) जगह का आवंटन किया गया। उपनिगमित के रूप में कार्गो निकासी की निम्न दर पर भंडारण में कई गुणा वृद्धि हो गई जिससे प्लॉट का टर्न-ओवर 6-7 गुणा घट गया और भंडारण अवधि लगभग 60 दिन की हो गई। भंडारण अवधि में यह वृद्धि एमओपीटी की समुचित आयोजना, अवसंरचना सृजन और कार्गो आवंटन में कमी से हुई है। टर्मिनल प्रयोक्ता प्राधिकरण प्रशुल्क अधिसूचना के अंतर्गत आरोप्य भंडारण लागतों को वहन करने को तैयार नहीं है क्योंकि ये निशेध व्यय हैं। इसे निम्नलिखित उदाहरण से अच्छी तरह से समझाया जा सकता है:-

प्राधिकरण के अनुसार प्रशुल्क	183 रु. प्रति टन के प्रहस्तन
	12/24/48 रु. प्रति टन प्रति दिन के भंडारण प्रभार
औसत भंडारण समय	60 दिन
निशुल्क भंडारण समय	15 दिन
प्रभार्य भंडारण दिवस	45 दिन
भंडारण प्रभार	(12x5) + (24x5) + (48x35)
	= 1860 रु. प्रति टन
प्रहस्तन प्रभारों का 8 गुणा भंडारण प्रभार है।	
प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अंतर्गत भंडारण प्रभारों का 809 गुणा भंडारण प्रभार है।	

- (v). एमओपीटी के बर्थ संख्या 7 पर लागू भंडारण प्रभार का पत्तन प्रयोक्ताओं के लिए समान आवाह क्षेत्र के साथ प्रतिस्पद्धि पत्तनों/टर्मिनलों पर लागू भंडारण प्रभारों की अत्यधिकता और अनुचित स्वरूप निम्नलिखित सारणी से स्वयंसिद्ध है।

प्रतिस्पद्धि भंडारण प्रभार-

पत्तन	दिनों की संख्या								अभियुक्तियां
	0-15	16-20	21-25	26-30	31-45	46-60	61-75	76-90	
एमटीपीएल, गोवा	0	16.54	33.08	66.16	66.16	66.16	66.16	66.16	दर प्रति एमटी प्रति दिन अथवा उसका एक भाग
चेट्टीनाड न्यू मंगलोर	0	0	0	1.07	1.61	2.14	2.14	2.14	दर प्रति एमटी प्रति दिन अथवा उसका एक भाग
कृष्णापट्टणम	0	0	0	0	0	15	25	25	दिन 15 दिन की अवधि के लिए या उसके एक भाग के

									लिए
जेएसडब्ल्यू जयगढ़ पत्तन	0	0	0	0	0	10	10	20	किसी दिन विशेष को या उसके एक भाग के लिए अधिकतम कार्गो पर प्रति माह

- (vi). भंडारण प्रभारों की ऐसी अत्यधिकता दर एमओपीटी की वर्थ संख्या 7 पर उनके कार्गो को उतारने में कार्गो प्रयोक्ताओं के लिए निश्चित ही निवारक है और पूरी परियोजना वाणिज्यिक रूप से अव्यवहारिक बनाती है।
- (vii). एएमपीटीपीएल को नियोजित पूंजी पर इस कारण से नकानात्मक प्रतिफल प्रदान करता है कि कोयला प्रहस्तन टर्मिनल के लिए एमओपीटी के विनिर्देशन असंगत रूप से निकासी प्रतिबंधित प्रयोग मामले के हैं। पिछले 5 वर्षों के लिए एएमपीटीपीएल की लेखापरीक्षित लेखा पुस्तकों के अनुसार नियोजित पूंजी पर प्रतिफल निम्नवत् है:-

क्र.सं.	वर्ष	कार्गो प्रहस्तन की मात्रा (एमटी)	कार्गो प्रहस्तन राजस्व (करोड़ रु. में)	प्रचालन लागते (रु. करोड़ में)	नियोजित पूंजी पर प्रतिफल (%)
1	2014-15	8,60,339	18.63	12.62	-3
2	2015-16	18,12,324	44.42	26.20	-3
3	2016-17	19,59,252	48.08	30.28	-2
4	2017-18	11,22,377	27.72	21.42	-6
5	2018-19	42,48,719	88.90	121.16	-15

- (ग). तंगहाल परियोजना और तंगहाल पीपीपी परियोजना पर महापत्तन न्यासों को एमओएस का 11 जुलाई, 2018 का पत्र और एएमपीटीपीएल परियोजना को एमओएस के उक्त पत्र के अनुसरण में तंगहाल पीपीपी परियोजना के रूप में सुविचार करना:

- (i) पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने 11 जुलाई 2018 के पत्र संख्या पीडी-13/1/2018-पीपीपी कक्ष के द्वारा भारत के सभी महापत्तनों को निदेश जारी किये और सभी महापत्तनों को एमओएस द्वारा नियुक्त समिति के विचारों के अनुरूप और ग्राही के साथ परामर्श में जहां कहीं अपसामान्य भंडारण प्रभारों के कारण पीपीपी परियोजनाएं तंगहाल हो रही हैं, वहां भंडारण प्रभारों को युक्तियुक्त बनाने के लिए उपयुक्त प्रस्ताव के साथ प्राधिकरण को संपर्क करें।
- (ii). एमओपीटी की वर्थ संख्या 7 के संपीड़ित भंडारण प्रभार अत्यधिक और अव्यवहार्य हैं तथा ये रेलवे रेकों की कमी, सड़क मार्ग से ढुलाई करने के सीमित घंटों की अनुमति और 4-लेन बाई-पास हाईवे के अभाव के कारण समुचित और स्पष्ट कार्गो निकासी की चुनौतियां देता है।
- (iii). प्लॉट के संकल्पित 20 गुणा टर्नओवर के प्रति वास्तविक प्लॉट टर्न ओवर मात्र 6-7 गुणा है और उसके कारण एएमपीटीपीएल के नियंत्रण से पूरी तरह बाहर के हैं। परिणाम में, लगभग 60 दिन की वास्तविक औसत भंडारण अवधि से 15 दिन की निशुल्क अवधि काफी कम है। इसने एएमपीटीपीएल की कार्गो प्रहस्त करने की क्षमता को काफी कम कर दिया है और परिणामस्वरूप राजस्व सृजन भी कम होता है।
- (iv). (क). क्षमता उपयोग और डीपीआर की तुलना इस प्रकार है:-

वर्ष	डीपीआर के अनुसार क्षमता (एमएमटी)	वास्तविक कार्गो प्रहस्तन (एमएमटी)	वर्ष के लिए क्षमता उपयोग वास्तविक/डीपीटी (%)	2 वर्ष का औसत क्षमता उपयोग वास्तविक/डीपीटी
2017-18	7.5	1.122	14.96	35.80
2018-19	7.5	4.248	56.64	

- (ख). एएमपीटीपीएल को वित्त वर्ष 2017-18 में 22.12 करोड़ रु. और वित्त वर्ष 2018-19 में 75.49 करोड़ रु. का नकद घाटा हुआ है और वित्त वर्ष 2017-18 में 49.62 करोड़ रु. तथा वित्त वर्ष 2018-19 में 103.43 करोड़ रु. का निवल घाटा हुआ है। (डिलोइट्टे हस्किन एंड सैल्स एलएलपी का प्रमाणपत्र प्रस्तुत है।)

वित्त वर्ष 2017-18 और 2018-19 की नकद हानि, वित्त वर्ष 2017-18 और 2018-19 में निवल हानि और 31 मार्च, 2018 और 31 मार्च, 2019 को नेटवर्थ इस प्रकार है:-

(रु. लाख में)

वर्ष	नकद (हानि) (टिप्पणी-1)	नेट वर्थ (टिप्पणी -2)	निवल (हानि) (टिप्पणी 3)
2017-18	-2,212.61	-2,040.09	-4,962.13
2018-19	-7,549.64	-12,383.80	-10,343.71

- (ग). एएमपीटीपीएल की नेट-वर्थ नकारात्मक है और वि.व. 2017-18 में -20.40 करोड़ रु. तथा वि.व. 2018-19 में -123.83 करोड़ रु. थी।

तंगहाल पीपीपी दिशानिर्देशों के मानदंडों के अनुसार, एमओपीटी स्थित एएमपीटीपीएल की वर्थ संख्या 7 तंगहाल पीपीपी परियोजना के रूप में अर्हक है तथा इसे भंडारण प्रभारों यौक्तिकीकरण का हकदार बनाती है।

- (व). एएमपीटीपीएल के ग्राहक कोई भी भंडारण प्रभार देने से लगातार मना कर रहे हैं। जहां तक प्रशुल्क अधिसूचना आधारित भंडारण प्रभारों के प्रति (जिस पर एमओपीटी उसे संदेय तथाकथित रॉयल्टी परिकलित करता है।) भंडारण प्रभार प्राप्त करने का संबंध है तो एएमपीटीपीएल द्वारा वास्तव में प्राप्त भंडारण प्रभार शून्य हैं। यदि एएमपीटीपीएल भंडारण प्रभारों को नहीं छोड़ता तो थोड़ा बहुत व्यापार वह करता है वह उससे भी हाथ धो बैठेगा। एएमपीटीपीएल के पिछले 5 वर्षों के वित्तीय परिणाम निम्नवत् है:-

वर्ष	डीपीआर के अनुसार कार्गो प्रक्षेपण (एमएमटी)	प्रहस्त वास्तविक कार्गो (एमएमटी)	राजस्व करोड़ रु. में	निवल हानि करोड़ रु. में
2014-15	5.60	0.86	20.64	-28.18
2015-16	6.30	1.81	48.93	-49.78
2016-17	7.10	1.96	55.10	-7.87
2017-18	7.50	1.12	31.78	-49.62
2018-19	7.50	4.24	88.90	-103.39

- (vi). उक्त पृष्ठभूमि में, ग्राही, एएमपीटीपीएल ने एमओपीटी को ठहराव समय और भंडारण प्रभारों में छूट देने का अनेकों बार अनुरोध किया, जिसे एमओपीटी ने अस्वीकार कर दिया।
- (vii). कोयला टर्मिनल के लिए 2008 के प्राधिकरण के प्रशुल्क दिशानिर्देश एमओपीटी का प्रस्ताव और प्रशुल्क अधिसूचना के बीच तुलना का सारांश नीचे दिया जाता है:-

विवरण	2008 के प्राधिकरण के प्रशुल्क दिशानिर्देश	एमओपीटी का प्रस्ताव	प्रशुल्क अधिसूचना में प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित
धांक क्षमता प्रति वर्ग मीटर	3.00 एमटी	4.5 एमटी	4.70 एमटी

वर्ष में प्लॉट का वार्षिक टर्न अराउंड अनुपात	12	17	20
भंडारण प्रभार	वार्षिक राजस्व अपेक्षा का 1%	शून्य	एआरआर का 1% यानी 8474 लाख रु. के वार्षिक राजस्व का पूरे वर्ष के लिए 85 लाख रु.
भंडारण दर स्लैब	वार्षिक राजस्व अपेक्षा का 1%	शून्य	पहले 5 दिन 12 रु. पीएमटी/दिन 6 वें से 10 वें दिन तक 24 रु. /पीएमटी/दिन 11वें दिन से 48 रु. पीएमपी/दिन
निशुल्क भंडारण प्रभार	25	30	15

(viii). एएमपीटीपीएल की समस्यायें नीचे दी गई हैं, सुस्पष्ट है कि एक बार निवेश कर दिये जाने और बर्थ सं. 7 पर परिचालन आरंभ कर दिये जाने पर ही ये सामने आयी:

- (क). रेलवे रेकों की अनुपलब्धता
- (ख). प्रेषण के लिए अपेक्षित अवसंरचना की अनुपलब्धता
- (ग). सड़क मार्ग द्वारा कार्गो की आवाजाही पर प्रतिबंध।

(ix). बर्थ संख्या 7 के लिए प्रशुल्क अधिसूचना अत्यधिक विषम है, और यह इस तथ्य से भी स्पष्ट होता है कि -

- (क). लगाये जा रहे भंडारण प्रभार अन्य महापत्तनों की तुलना में काफी अत्यधिक हैं, परिणाम में बर्थ संख्या 7 की समग्र लागत में वृद्धि हुई और कार्गो सस्ते भंडारण प्रभार वाले अन्य पत्तनों को परिवर्तित हो गया।
- (ख). एमओपीटी की बर्थ संख्या 7 के आस-पास अनियमित मैनुअल और मशीनीकृत बर्थें जो काफी सस्ते और/अथवा निशुल्क भंडारण तथा प्रहस्त प्रभार प्रदान करने में सक्षम हैं, उस तरफ से ग्राहकों पर लगाये जा रहे भंडारण प्रभारों में काफी असमानता है जिससे बर्थ संख्या 7 अव्यवहार्य बन जाती है।
- (ग). एएमपीटीपीएल की बर्थ के भंडारण प्रभार अतिशय हैं जो इसे प्रतिस्पर्धा रहित बनाते हैं जैसा नीचे सारणी में दर्शाया गया है:-

पत्तन न्यास का नाम	मरमुगांव	न्यू मंगलोर
टर्मिनल का नाम	एएमपीटीपीएल	चेट्टीनाड
निशुल्क दिवस	15	25
निशुल्क भंडारण दिवसों के बाद देय भंडारण प्रभार (प्रति एमटी/प्रति टन)		
निशुल्क भंडारण अवधि से इतर दिन	भंडारण प्रभार (प्रति दिन/प्रति एमटी)	
0-5	-	-
6-10	-	-
11-15	-	-
16-20	16.97	-
20-25	33.95	-
25-30	67.88	1.07

31-35	67.88	1.61
36-40	67.88	1.61
41-45 दिन व आगे	67.88	2.14

(घ). निष्कर्ष और प्रार्थना:

(i). संशोधित/सही भंडार प्रभार का परिकलन

एएमपीटीपीएल ने मूल प्रशुल्क आदेश में दिये गए वार्षिक राजस्व अपेक्षा, प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 के अनुसार निशुल्क अवधि और निकासी, ठहराव समय, ग्राहक अपेक्षा आदि के आधार पर एएमपीटीपीएल के लिए सही भंडारण प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है:

प्राधिकरण के आदेश के आधार पर संशोधित भंडारण प्रभार						
विवरण	रु. लाख में					
कार्गो प्रहस्तन राजस्व अपेक्षा	8528					
भंडारण प्रभार राजस्व अपेक्षा @ 1%	85.28					
टर्मिनल की इष्टतम क्षमता	4606000					
विवरण	% निकासी	भंडारण मात्रा का %	भंडारित मात्रा	दर रु. में	स्लैब के दिन	आईएनबार लाख
निशुल्क अवधि 25 दिन	80%	60.00%	2763600	0.00	25	0.00
26वें दिन से 30वें दिन तक	5%	12.50%	575750	2.06	5	59.22
31वें दिन से 35वें दिन तक	4%	3.00%	138180	3.09	5	21.32
36वें दिन से 40वें दिन तक	1%	0.50%	23030	4.11	5	4.74
<b>कुल भंडारण प्रभार</b>	<b>100%</b>					<b>85.28</b>

उक्त परिकलन की व्याख्या और संकल्पना

- (क). कुल ठहराव समय 40 दिन उनमें से 25 दिन निशुल्क भंडारण अवधि सुविचारित है।
- (ख). निशुल्क अवधि के दौरान, 80% कार्गो की निकासी/अतः 20% कार्गो ही भंडारण प्रभार आकर्षित करेगा।
- (ग). निकासी का प्रतिशत इस तथ्य के आधार पर सुविचार में लिया गया है कि भंडारण प्रभार आकर्षित करने वाला 75% कार्गो का तो निशुल्क अवधि के बाद पहले 5 दिनों के स्लैब में ही निकास हो चुका होगा। अगले 5 दिनों में 20% कार्गो ही भंडारण प्रभार आकर्षित करेगा/ और उससे अगले 5 दिनों में शेष 5% निकासी भी हो जायेगी। तदनुसार, कुल कार्गो का 20% ही, तो भंडारण प्रभार आकर्षित करता है को निशुल्क अवधि के बाद पहले, दूसरे और तीसरे स्लैब में निकासी के लिए सुविचार में लिया गया है यानी कुल कार्गो का 15%, 4% और 1%। कुल कार्गो सुविचार में लिया गया है।
- (घ). यह संकल्पना की गई है कि प्रत्येक 5 दिन के स्लैब में निकासी की मात्रा समान रहेगी। अतः भंडारित प्रभार्य सामग्री पहले दिन के आरंभ में पड़ी मात्रा के औसत मूल्य के समान होगी



(अर्थात् पहले स्लैब में निकासी की जाने वाली मात्रा) और पांचवे दिन में समाप्त (शून्य)। इसके अतिरिक्त, जो मात्रा अगले स्लैबों में निकास होगी, उसे स्लैब विशिष्ट के लिए भंडारित मात्रा के रूप में पूरे मूल्य के साथ सुविचार में लिया जायेगा।

(ड). राजस्व अपेक्षा पर सुविचार, मूल्य प्राधिकरण आदेश के अनुसार किया गया है।

(ii). प्राधिकरण के मूल आदेश के आशोधन के लिए निम्नलिखित भंडारण प्रशुल्क और उसके आधार पर लागू वृद्धिकारक गुणक और वित्त वर्ष 2019-20 के लिए उगाह जाने वाले भंडारण प्रशुल्क सही हैं:

वित्त वर्ष 2019-20 के लिए संशोधित भंडारण प्रभार			
विवरण	आधार वर्ष 2008 के साथ मूल प्रशुल्क आदेश के लिए सही दर	लागू की जाने वाली वृद्धि *	वित्त वर्ष 2019-20 के लिए संशोधित भंडारण प्रभार
26वें दिन से 30वें दिन तक	2.06	1.41	2.91
31वें दिन से 35वें दिन तक	3.09	1.41	4.36
36वें दिन से 40वें दिन तक	4.11	1.41	5.82

टिप्पणी: \*वर्ष 2019-20 के लिए [www.tariffauthority.gov.in](http://www.tariffauthority.gov.in) पर वृद्धिकारक गुणक पत्र के अनुसार। 2008 आधार वर्ष के साथ अनुमोदित प्रशुल्कों के लिए अगस्त 2018 तक वृद्धि गुणक  $35.08\% + 1.0207 \times 1.0256 = 1.41$  गुणा है।

(iii). सारांश में, एएमपीटीपीएल का प्राधिकरण से अनुरोध है:

- (क). निशुल्क अवधि को वर्तमान 15 दिन से बढ़ाकर 25 दिन कर दिया जाए (जैसे प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 में दिये गए हैं।)
- (ख). परियोजना के लिए प्राधिकरण के मूल आदेश में अनुमोदित भंडारण प्रभारों को सही किया जाए और तदनुसार वर्तमान दरमान को भी संशोधित किया जाए।
- (ग). उपरोक्त को देखते हुए, दरमानों की अनुसूची 4 को संशोधित पाठ से प्रतिस्थापित किया जाए, जैसी नीचे दी जा रही है:

#### 4. भंडारण प्रभार:

(दर रु. में प्रति टन प्रति दिन अथवा उसका भाग)

क्र.सं.	घटक	निशुल्क अवधि के बाद रहने वाले शेष कार्गो के लिए पांच दिन के लिए दर	शेष कार्गो के लिए छठे दिन से दसवें दिन के लिए दर	शेष कार्गो के लिए ग्यारहवें दिन और उससे आगे के लिए दर
1.	कोयला (सभी प्रकार)	2.91	4.36	5.82

- (i). पच्चीस निशुल्क दिन पोत के कार्गो की पूरी उतराई के बाद स्वीकार्य होंगे। निशुल्क अवधि की गणना के प्रयोजन के लिए, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस और टर्मिनल के गैर-कार्य दिवस अतिरिक्त होंगे।
- (ii). भंडारण प्रभार निर्धारित निशुल्क दिनों के बाद सभी दिनों के लिए देय होंगे जिसमें टर्मिनल के गैर-कार्य दिवस और सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस शामिल है।
- (iii). कार्गो पर भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए प्रोद्भूत नहीं होगा जब उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किया जाए और टर्मिनल प्रचालक अपने ऊपर आरोग्य कारणों से कार्गो सुपुर्दगी/नौभरण की स्थिति में नहीं हो।

4.1. एएलपीटीपीएल ने तंगहाल पीपीपी परियोजनाओं पर सभी महापत्तन न्यासों को एमओएस द्वारा 11 जुलाई 2018 को जारी पत्र का हवाला दिया है और इसने एमओएस के उक्त पत्र के अनुसरण में एएमपीटीपीएल परियोजना को एक तंगहाल पीपीपी परियोजना के रूप में सुविचार करने पर चर्चा की है तथा दावा किया है कि एमओपीटी में एएमपीटीपीएल की वर्थ संख्या 7 एक

तंगहाल पीपीपी परियोजना के रूप में अर्हक है जो इसे तंगहाल पीपीपी दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों के अनुसार भंडारण प्रभारों के यौक्तिकीकरण का पात्र बनाती है जैसी पूर्वगामी पैराओं में चर्चा की गई है।

4.2. एमओपीटी सहित सभी महापत्तन न्यासों को संबंधित एमओएस ने 11 जुलाई 2018 के पत्र संख्या पीडी-13/1/2018-पीपीपी कक्ष के द्वारा तंगहाल पीपीपी परियोजनाओं के भंडारण प्रभारों के यौक्तिकीकरण का एक तंत्र तैयार किया है। उक्त पत्र का पैरा 6 बताता है कि जब कभी तंगहाल परियोजनाओं में अपसामान्य भंडारण प्रभारों का मुद्दा उभर कर सामने आये, जैसा एमओएस के उक्त पत्र में निरूपित किया है, पत्तन को रियायत करार के निबंधनों और शर्तों के “समझौता, आशोधन अथवा परिवर्तन” उपबंधों के अंतर्गत ग्राहियों के साथ परामर्श करके भंडारण प्रभारों के यौक्तिकीकरण के लिए एक उपयुक्त प्रस्ताव के साथ प्राधिकरण को संपर्क कर सकता है ताकि प्राधिकरण दिशानिर्देशों/अधिसूचना के अनुसार एआरआर प्राप्त किया जा सके। प्राधिकरण को ऐसे प्रस्ताव पर उसके गुण-दोषों के आधार पर सुविचार करना होगा। समिति ने सृजित सुविधा के इष्टतम उपयोग के लिए आवधिक तौर पर सुग्राही प्राधिकरण द्वारा स्थिति की समीक्षा करने की भी सिफारिश की।

4.3. तदनुसार, और चूंकि एमओपीटी को 11 जुलाई 2018 के एमओएस पत्र के अनुसार भंडारण प्रभारों के यौक्तिकीकरण के लिए इस प्राधिकरण को संपर्क करना होगा, इसलिए हमारे 13 दिसंबर, 2019 के पत्र के द्वारा 30 अक्टूबर, 2019 के अभ्यावेदन की एक प्रति एमओपीटी को भेजी गई और एमओपीटी से एएमपीटीपीएल के 30 अक्टूबर, 2019 के अभ्यावेदन परीक्षण करने का अनुरोध किया गया और एमओएस के 11 जुलाई, 2018 के पैरा 7 के साथ पठित पैरा 6 में यथा अनुबद्धता के अनुसार एएमपीटीपीएल के साथ परामर्श करके भंडारण प्रभारों के यौक्तिकीकरण का एक उपयुक्त प्रस्ताव दायर करें।

5.1. इसी बीच, एएमपीटीपीएल ने माननीय बंबई उच्च न्यायालय की गोवा पीठ के समक्ष एक रिट याचिका 2019 की 1050 दायर की जिसमें अन्यो के साथ-साथ प्राधिकरण और एमओपीटी को प्रतिवादी बनाया गया है।

5.2. माननीय उच्च न्यायालय द्वारा रिट याचिका 2020 की 1050 पर 5 फरवरी, 2020 के आदेश यह रिकार्ड करता है कि एमओपीटी के वकील ने प्राधिकरण के 13 दिसंबर, 2019 के पत्र का उत्तर देने के लिए उच्च न्यायालय के आदेश की तारीख से 8 सप्ताह का समय दिया जाए और माननीय उच्च न्यायालय के समक्ष कहा कि प्राधिकरण मामले में तीव्रता को और याचिकाकर्ता द्वारा दिये गए आवेदन को कानून और अपने स्वयं के गुण-दोषों के अनुसार निपटान करे।

5.3. एमओपीटी और प्राधिकरण के वकील द्वारा किये गए आग्रह के आधार पर, माननीय उच्च न्यायालय ने उक्त रिट याचिका का 5 फरवरी 2020 के आदेश के द्वारा निपटान कर दिया। उच्च न्यायालय का आदेश बताता है कि पक्षों के सभी विवादों को इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित के लिए छोड़ दिया गया है।

6. एमओपीटी को हमारे 11 जून 2020 के पत्र संख्या टीएमपी/63/2019- एमओपीटी द्वारा एएमपीटीपीएल के 30 अक्टूबर 2019 के आवेदन के अनुसार और तंगहाल पीपीपी परियोजनाओं के लिए एमओएस के 11 जुलाई, 2018 के पत्र के अनुपालन में और उच्च न्यायालय के 5 फरवरी 2020 के आदेश के अनुपालन में एमओपीटी की बर्थ संख्या 7 पर कोयला टर्मिनल के भंडारण प्रभारों के यौक्तिकीकरण के लिए इस प्राधिकरण के समक्ष तत्काल एक उपयुक्त प्रस्ताव दायर करे ताकि हम इस मामले में आगे की आवश्यक कार्रवाई कर सकें।

7.1. अंततः एमओपीटी ने 11 अगस्त, 2020 के पत्र के द्वारा एमओपीटी के 11 जुलाई, 2018 के पत्र संख्या पीडी-13/1/2008-पीपीपी कक्ष के अनुपालन में एमओपीटी की बर्थ संख्या 7 के भंडारण प्रभारों के यौक्तिकीकरण का प्रस्ताव दायर किया। एमओपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव में किये गए निवेदन इस प्रकार हैं:-

- (i). विषयक परियोजना मैसर्ज अडानी मरमुगांव पोर्ट टर्मिनल प्रा.लि. (एमपीटीपीएल), मरमुगांव पत्तन, गोवा में ग्राही, को अवार्ड की गई थी। यह परियोजना 06.06.2014 को परिचालित हुई थी। अपफ्रंट प्रशुल्क और बर्थ किराया प्रभारों, भंडारण प्रभारों और विविध प्रभारों के लिए सूचकांकित दरमान प्राधिकरण के 04.07.2014 के आदेश संख्या टीएमपी/13/2014-एमओपीटी द्वारा अधिसूचित कराये गए थे।
- (ii). एएमपीटीपीएल ने 27.05.2019 को मरमुगांव पत्तन न्यास, गोवा को एक आवेदन दिया कि परियोजना दांडिक भंडारण प्रभारों सहित, जो उन्हें उनके टर्मिनल के लिए ग्राहक आकर्षिक करने से निषेध करता है, विभिन्न कारणों से तंगहाल स्थिति में परिचालित हो रही है। इसके अतिरिक्त, आस-पास के प्रतिस्पर्धी पत्तन सस्ते विकल्प दे रहे हैं, जिनके परिणामस्वरूप, यातायात का परिवर्तन होता है फलस्वरूप काफी कम क्षमता का उपयोग हो रहा है। एएमपीटीपीएल अपने परिचालन से ही काफी हानि में चल रहा है।
- (iii). पोत परिवहन मंत्रालय ने 11.07.2018 के अपने पत्र संख्या पीडी-13/1/2018-पीपीपी कक्ष द्वारा सभी महापत्तनों और प्राधिकरण को सृजित सुविधा के इष्टतम उपयोग के लिए आवधिक तौर पर स्थिति की समीक्षा करने सहित उसमें अंतर्विष्ट प्रक्रिया को अपनाये जाने का निवेश दिया।

- (iv). 11.07.2018 को एमओएस के पत्र के प्रत्युत्तर में एएमपीटीपीएल ने अनुरोध किया कि निम्नलिखित कारणों से परियोजना को तंगहाल परियोजना समझा जाए:
- (क). एएमपीटीपीएल में कार्गो के भंडारण के पिछले आंकड़ों का विश्लेषण करने पर यह पता चला कि एसडब्ल्यूपीएल और एएमपीटीपीएल के बीच रेकों का असमान आवंटन होता है जो एमओपीटी ने 10.03.2015 के पत्र संख्या टीएम/एमकेटीजीआरएलवाई/012015/677 के द्वारा 3:1 के अनुपात में निर्धारित किया, इससे पर्याप्त रेकों की उपलब्धता एक चिंता का विषय है। इसके कार्गो का निकास प्रभावित होता है।
- (ख). सड़क मार्ग द्वारा कार्गो को भिजवाने पर एमओपीटी ने अपने 09 नवंबर, 2016 के पत्र संख्या टीएम/578(क)/2016-546 और 08 सितंबर 2017 के पत्र संख्या टीएम/578(क)/2017-249 के द्वारा संभावित यातायात भीड़-भाड़ के कारण सीमित कर रखा है और वह भी रात 10.00 बजे से सुबह 06.00 बजे के बीच (केवल 8 घंटे)। इसके कार्गो के प्रेषित करने में बाधा उत्पन्न होती है।
- (ग). कार्गो की तीव्रता से निकासी सुविधाजनक बनाने के लिए वि.व. 2010 में प्रस्तावित 4-लेन पोर्ट की राजमार्ग को पहुंच अभी तक परिचालित नहीं हुई है। इसके वाहनों को ऊपर (iii) (ख) में दी गई सारणी के अनुसार मजबूरी में शहर के बीच में से होकर गुजरना पड़ता है। जिससे ट्रक-टर्नअराउंड समय प्रभावित होता है और इसका प्रभाव निकासी पर पड़ता है।
- (घ). जीएसपीसीवी द्वारा बार-बार कार्गो की आवाजाही पर नियंत्रण लगाना।
- (v). एएमपीटीपीएल ने पिछले 5 वर्षों के दौरान प्रहस्तित कार्गो का ब्यौरा और अपने सांविधिक लेखापरीक्षक द्वारा प्रमाणित वर्ष 2017-18 व 2018-19 की लेखापरीक्षित वित्तीय रिपोर्ट भी प्रस्तुत की है। एएमपीटीपीएल ने अपने टर्मिनल में कार्गो की भंडारण की निशुल्क अवधि 35 दिन करने का प्रस्ताव किया है।
- (vi). एएमपीटीपीएल की तंगहाल परियोजना के मुद्दे के समाधान के लिए मरमुगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी)ने अपने अध्यक्ष की अनुमति से एक समिति का गठन किया गया था। तंगहाल परियोजना पर चर्चा करके इस मुद्दे का समाधान करने के लिए उपाध्यक्ष की अध्यक्षता में समिति के अन्य सदस्य टीएम, एफएएंडसीएओ, सीएमई एंड सीई सदस्य थे।
- (vii). (क). समिति की बैठक 16.07.2019 और 15.01.2020 को हुई। विस्तार से चर्चा करने के बाद, समिति ने पाया कि पिछले 2 वर्षों यानी 2017-18 तथा 2018-19 में वास्तविक प्रहस्तित कार्गो मानदंड 'क' के 70% के प्रति 19% और 68% के साथ न्यून इष्टतम उपयोग हुआ है। इसे यातायात विभाग द्वारा प्रमाणित किया गया है। एएमपीटीपीएल ने अपने 27.05.2019 के पत्र के साथ मैसर्ज डेलोइट्टे हस्किन एंड सैल्स एलएलपी की एक रिपोर्ट संलग्न की है जहां उन्होंने वर्ष 2017-18 और 2018-19 के वित्तीय वर्ष के लिए नकद हानि (मानक 'ख') और नेट बर्थ (मानक 'ग') को प्रमाणित किया है जो इस प्रकार है:-

वि.व.	नकद (हानि)	नेट बर्थ
2017-18	(22.12) करोड़ रु.	(20.40) करोड़ रु.
2018-19	(75.49) करोड़ रु.	(123.83) करोड़ रु.

- (ख). समिति ने यह भी पाया है कि परियोजना पोत परिवहन मंत्रालय के दिशानिर्देशों के अनुसार दो स्वतंत्र रिपोर्टें यानी मैसर्ज डेलोइट्टे हस्किन एंड सैल्स एलएलपी, एएमपीटीपीएल के सांविधिक लेखापरीक्षक और मैसर्ज डी.एस. पव्स्कर एंड कं. पत्तन द्वारा नियुक्त स्वतंत्र लेखापरीक्षक की रिपोर्ट के अनुसार तंगहाल परियोजना के रूप में पात्र है। 'तंगहाल परियोजना' के रूप में किसी पीपीपी परियोजना के वर्गीकरण के लिए एमओएस के अनुसार निम्नलिखित मानक तुरंत संदर्भ के लिए नीचे दिये जा रहे हैं:-

क्र.सं.	किसी पीपीपी परियोजना को 'तंगहाल परियोजना' के रूप में वर्गीकृत करने के मानक	वि.व. 2016-17	वि.व. 2017-18	वि.व. 2018-19
1.	मानक - 'क' परियोजना का तब न्यून इष्टतम उपयोग होगा जब पिछले 2 वित्त वर्षों के	37%	19%	68%

	दौरान प्रचालक द्वारा बोली दस्तावेजों का भाग बने डीपीआर/व्यवहार्यता रिपोर्ट के प्रक्षेपण के अनुसार 70% से कम कार्गो वास्तव में प्रहस्त किया गया हो।			
2.	<b>मानक - 'ख'</b> परियोजना एसपीवी पिछले दो वित्त वर्षों के दौरान लगातार नकद हानि वहन कर रहा हो	19.01 करोड़ रु.	(-) 22.12 करोड़ रु.	(-) 75.44 करोड़ रु.
3.	<b>मानक - 'ग'</b> ग्राही द्वारा वहन की गई हानियां उसकी प्रचालन अवधि के दौरान उसकी उच्च नेट-वर्थ में कम से कम 50% कमी आ गई हो	66%	123%	242%

- (viii). समिति ने कार्गो के भंडारण के लिए निशुल्क दिवसों के मुद्दे पर चर्चा 11.02.2020 को ग्राही को बैठक के लिए बुलाया। प्राधिकरण के 04.07.2014 के अधिसूचित दरमानों के अनुसार, कार्गो भंडारण के लिए 15 निशुल्क दिवस अनुबद्ध हैं। समिति ने पाया कि एएमपीटीपीएल ने कार्गो भंडारण के लिए निशुल्क दिवसों को बढ़ा कर 35 दिन करने का प्रस्ताव किया है, जिसे काफी ज्यादा समझा गया। एएमपीटीपीएल ने अपने प्रस्ताव में कार्गो भंडारण के ठहराव समय में वृद्धि के लिए प्रतिबंधों का उल्लेख भी किया।
- (ix). समिति ने पाया कि एएमपीटीपीएल द्वारा दिये गए डाटा और वर्थ संख्या 7 में प्रहस्त पोतों की भंडारण अवधि के बयौरे के संबंध में स्वतंत्र लेखापरीक्षक की रिपोर्ट के अनुसार, कार्गो ठहराव समय दर औसत निकास प्रहस्त 88 पोतों के आधार पर वित्त वर्ष 2018-19 के लिए 33 दिन से अधिक पाया गया है। समिति ने यह भी पाया है कि यदि 88 पोतों में से उन 26 पोतों को निकाल दिया जाये जिनकी वजह से भंडारण अवधि 35 दिनों से अधिक हो गई तो 70% कार्गो 30 दिन की औसत अवधि के भीतर क्लीयर हो गया होता। यदि भंडारण अवधि को 35 दिन के स्थान पर बढ़ा कर 25 दिन कर दिया जाये तो लगभग 60% कार्गो 25 दिनों की औसत अवधि के भीतर क्लीयर हो जायेगा।
- (x). समिति ने यह भी पाया कि वास्तविक आंकड़ों के अनुसार, एएमपीटीपीएल तीन (3) दिन में एक बार इंडेंट देता है और एमओपीटी के 10.03.2015 के पत्र संख्या टीएम/एमकेटीजीआरएलवाई/012015/677 के द्वारा रेक आबंटन की पारदर्शी नीति के अनुसार एएमपीटीपीएल द्वारा दी गई मांग के पश्चात् औसतन 11 घंटे के भीतर भी यदि रेक दे दिये जायें तो कार्गो के निकास पर कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा।
- (xi). समिति ने पाया है कि प्राधिकरण के महापत्तन में पीपीपी परियोजना के अप्रकट प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 के अनुसार कोयला प्रहस्तन टर्मिनल के लिए निशुल्क भंडारण अवधि 25 दिन है। समिति ने ग्राही एएमपीटीपीएल पर प्रभाव डाला कि अतिरिक्त भंडारण समय दिये जाने से एक ओर टर्न अराउंड समय कम हो जायेगा और परंतु दूसरी ओर भंडारण यार्ड क्षेत्र के रूप में टर्मिनल का प्रयोग करने वाले ग्राहकों का जोखिम बढ़ जायेगा। इस दलील के आधार पर एएमपीटीपीएल के प्रतिनिधि 35 दिन के स्थान पर 25 दिन की निशुल्क भंडारण अवधि पर सहमत हुए।
- (xii). प्रस्ताव पर और ठहराव समय अवधि के आधार पर निशुल्क भंडारण अवधि में वृद्धि के लिए ग्राही के अनुरोध पर समिति द्वारा यह उपयुक्त समझा गया कि परियोजना के हित में और कार्गो के पड़ौसी पत्तनों पर मोड़े जाने को हतोत्साहित करने के लिए 15 दिन की मौजूदा निशुल्क भंडारण अवधि को बढ़ा कर 25 दिन करना अनुज्ञेय है।
- (xiii). समिति की 04 जून 2020 को फिर बैठक हुई। विधिवत् विचार विमर्श के पश्चात्, समिति ने एएमपीटीपीएल को 27.05.2019 के पत्र के द्वारा, जिसमें वे तंगहाल परियोजना के सभी मानकों को पूरा करते हैं, प्रस्तुत प्रस्ताव को सहमति दी।
- (xiv). ग्राही के अनुरोध को मरमुगांव पत्तन न्यास के न्यासी मंडल के समझ उनकी 30.06.2020 को हुई बैठक में समीक्षा और चर्चा के लिए रखा गया। बोर्ड ने 30.06.2020 के अपने संकल्प संख्या 36 के द्वारा संकल्प किया कि:-
- (क). वर्थ संख्या 7 परियोजना के वर्गीकरण के लिए वित्तीय वर्ष 2019-20 के लिए 'तंगहाल परियोजना' के प्रस्ताव पर सुविचार किया।
- (ख). प्राधिकरण के साथ परामर्शी करके भंडारण प्रभावों के यौक्तिकीकरण के प्रस्ताव के साथ सीए के 'संशोधन,

आशोधन अथवा परिवर्तन' के खंड 21.9 के उपबंधों के अधीन प्राधिकरण को संपर्क किया जाये ताकि प्राधिकरण के दिशानिर्देशों/अधिसूचनाओं को अनुसार वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) प्राप्त की जा सके।

- (ग). कार्गो भंडारण के निशुल्क समय को मौजूदा निर्धारित 15 दिनों, रियायत करार में यथा अनुबद्ध, को 25 दिन निर्धारित किया जाए। मैसर्ज एएमपीटीपीएल को अनुरोध किया जाये कि वे प्राधिकरण को अपना प्रस्ताव मरमुगांव पत्तन न्यास के माध्यम से भंडारण प्रभारों के यौक्तिकीकरण के लिए भंडारण अवधि की वृद्धि की उपयुक्तता के विधिवत् औचित्य देते हुए भेजें।
- (घ). मंत्रालय के 11.07.2018 के आदेश के अनुसार संशोधन, आशोधन या परिवर्तनों के संबंध में रियायत करार के खंड 21.9 के अंतर्गत उपलब्ध उपबंधों के अनुसार आवश्यक आशोधन किये जाये।
- (ङ). प्रस्ताव पर एक वर्ष की अवधि के लिए प्रस्ताव पर सुविचार किया जाये तत्पश्चात् उसकी समीक्षा की जाए।
- (xv). बोर्ड के निर्णय से एएमपीटीपीएल को अवगत करा दिया गया था। प्रत्युत्तर में, मैसर्ज एएमपीटीपीएल ने भंडारण प्रभारों के यौक्तिकीकरण के लिए (i) निशुल्क अवधि को मौजूदा 15 दिन से बढ़ा कर 25 दिन करने और (ii) एमओएस के 11.07.2018 के पत्र की धारा 4 के द्वारा संसूचित विकल्पों को अपनाते हुए अपने 23/07/2020 के पत्र संख्या एएमपीटीपीएल /2020/416 के द्वारा एक विस्तृत प्रस्ताव प्रस्तुत किया।
- (xvi). मौजूदा प्रशुल्क, प्रस्तावित प्रशुल्क और मैसर्ज एएमपीटीपीएल यथाप्रस्तावित भंडारण प्रभारों के संबंध में, वि. व. 2019-20 में 01.04.2019 संशोधन की तुलनात्मक स्थिति नीचे दी जा रही है:-

क्र.सं.	दिनों की संख्या	भंडारण प्रभार एमटी/दिन रु. में		भंडारण प्रभारों पर एमओपीटी का % राजस्व हिस्सा	
		मौजूदा दरमान	संशोधित प्रस्ताव	मौजूदा दरमान	संशोधित प्रस्ताव
1	0-15	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य
2	16-20	16.97	कोई प्रभार नहीं	सकल राजस्व पर 20%	एआरआर का 1%
3	21-25	33.95	कोई प्रभार नहीं	सकल राजस्व पर 20%	एआरआर का 1%
4	26-30 दिन से आगे	67.88	67.88	सकल राजस्व पर 20%	* सकल राजस्व पर 20% अथवा एआरआर का 1% जो भी अधिक है

[\* एमओपीटी ने 21 सितंबर, 2020 के अपने ई-मेल के द्वारा एएमपीटीपीएल कि 18 सितंबर, 2020 के ई-मेल द्वारा इंगित की गई अशुद्धि को सुधार दिया गया है और उसे वास्तविक वसूल किये गए भंडारण प्रभारों के 20% अथवा एआरआर का 1% जो भी अधिक हो "पढ़े जाने का अनुरोध किया।"]

- (xvii). ऊपर से यह देखा जा सकता है कि भंडारण प्रभारों के यौक्तिकीकरण के लिए मैसर्ज एएमपीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत संशोधित प्रस्ताव एमओएस के 11.07.2018 के पत्र के द्वारा संसूचित और समिति द्वारा दिये गए सुझावों के अनुरूप है।
- (xviii). ग्राही मैसर्ज एएमपीटीपीएल और एमओपीटी के साथ 11 फरवरी 2020 को हुई संयुक्त बैठक में 25 दिन की निशुल्क अवधि पर दोनों पक्ष सहमत थे। उक्त को देखते हुए प्राधिकरण द्वारा आयोजित की जाने वाली संयुक्त सुनवाई को समाप्त कर दिया जाये और इसलिए प्राधिकरण मरमुगांव पत्तन गोवा स्थित कोयला टिर्मनल के लिए वित्तीय वर्ष 2019-20 हेतु भंडारण प्रभारों का अधिसूचना आदेश जारी कर सकता है।
- (xix). मरमुगांव पत्तन न्यास एमओपीटी के 30 जून, 2020 के न्यासी मंडल के संकल्प के अनुपालन में प्राधिकरण की अधिसूचना के एक वर्ष बाद प्रस्तावित यौक्तिकीकरण की समीक्षा करेगा और तब वह प्राधिकरण से प्रस्ताव को

जारी रखने अथवा और संशोधन की अधिसूचना के लिए, जैसा भी मामला हो, संपर्क करेगा।

7.2. एमओपीटी ने इसलिए, एएमपीटीपीएल के भंडारण प्रभागों के यौक्तिकीकरण, यथा संकल्पित, पर सुविचार करने और उसे यथाशीघ्र अधिसूचित करने का अनुरोध किया ताकि पड़ौसी के निजी पत्तन को कार्गो को जाने से रोका जा सके और अतिरिक्त मात्रा को आकर्षित किया जा सके और सुविधा के क्षमता उपयोग में सुधार लाया जा सके।

8.1. यद्यपि एमओपीटी ने संयुक्त सुनवाई को छोड़ दिये जाने का अनुरोध किया है, परंतु एएमपीटीपीएल सहित हितधारकों की सहभागिता के लिए निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया आरंभ की गई थी ताकि और संबंधित पक्षों को सुनवायी का अवसर दिया जाए और तदनुसार एमओपीटी को हमारे 21 अगस्त, 2020 के पत्र संख्या टीएएमपी/31/2020-एमओपीटी द्वारा सूचित किया गया।

8.2. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, एमओपीटी के 11 अगस्त, 2020 के प्रस्ताव की एक प्रति हमारे 21 अगस्त 2020 के पत्र के द्वारा संबंधित प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए भेजा गया। तत्पश्चात्, इंडियन नेशनल शिपऑनर एसोसिएशन (आईएनएसए) से प्राप्त टिप्पणियों को एमओपीटी को उन पर उनकी प्रतिक्रिया के लिए भेजा गया। एमओपीटी ने उन पर अपनी टिप्पणियां हमें अपने 07 सितंबर, 2020 के ई-मेल द्वारा भेजीं।

8.3. बीएमएम इस्पात लिमिटेड (बीआईएल) ने 27 अगस्त, 2020 के अपने पत्र के द्वारा एमओपीटी के प्रस्ताव पर अपनी टिप्पणियां भेजीं, जिसकी एक प्रति फीड बैक सूचना के तौर पर एमओपीटी को भेजी गई। एमओपीटी ने कोई उत्तर नहीं दिया।

9. परामर्शी प्रक्रिया के दौरान, एमओपीटी ने 29 अगस्त, 2020 के अपने ई-मेल के द्वारा एएमपीटीपीएल के 16 जुलाई 2020 के पत्र में किये गए निवेदनों का उत्तर दिया। एएमपीटीपीएल ने 10 सितंबर, 2020 के अपने ई-मेल के द्वारा मूल प्रशुल्क आदेश की तारीख से भंडारण प्रभागों में सुधार तीव्रता से प्रकाशित करने का अनुरोध पुनः दोहराया। एएमपीटीपीएल द्वारा उठाये गए मुद्दों और उन पर एमओपीटी का उत्तर नीचे दिया जाता है:

क्र.सं.	एमएमपीटीपीएल द्वारा किया गया निवेदन	एमओपीटी द्वारा दिया गया उत्तर
1.	<p>(क). एमपीटी की बर्थ संख्या 7 के प्रशुल्क निर्धारण के समय प्राधिकरण द्वारा आयोजित सार्वजनिक सुनवाई में, भौगोलिक और सामाजिक, कारकों के कारण सड़क मार्ग से कार्गो की निकासी के लिए कोयला प्रहस्तन टर्मिनल द्वारा सामना किये जाने वाले प्रतिबंधों के बारे में विभिन्न प्रयोक्ता गुणों द्वारा अभ्यावेदन किये गए थे।</p> <p>(ख). सड़क मार्ग द्वारा कार्गो की रात्रि दुलाई पर लगाये गए निशेध का मामला उठाया गया था।</p> <p>(ग). पर्याप्त संख्या में रेलवे रेकों की अनुपलब्धता को कोयला यातायात की आवाजाही पर वास्को शहर में उपरिगामी सेतु के निर्माण पर निर्भरता के संबंध में भी अभ्यावेदन किये गए।</p> <p>ऐसे सभी पक्षों के प्रत्युत्तर में एमपीटी ने सर्वप्रथम यह कहा कि कार्गो की निकासी के लिए वह उपरिगामी सेतु और 4 लेन की सड़क का निर्माण करने के लिए 50 करोड़ रु. का निवेश कर रही है और यह कार्य 2010 तक पूरा हो जायेगा। दूसरे कि रेलवे रेकों की उपलब्धता का मामला कोंकण रेलवे में भारतीय रेल के साथ गतिरोध में है और कि एमपीटी ने पता लगाया है कि गोवा- कर्नाटक कारिडोर में रेलवे क्षमता के अगले 5 से 7 वर्ष में बढ़ने की संभावना है। इन संकल्पनाओं के विपरीत जो प्राधिकरण को एमपीटी के प्रस्ताव के मूल में है और प्राधिकरण द्वारा परिणामी निर्धारण और एमपीटी की बर्थ संख्या 7 में कोयला प्रहस्तन टर्मिनल की प्रशुल्क अधिसूचना में परिणत हुआ- 12 साल बाद भी उपरिगामी सेतु और 4 लेन सड़क, जिसके लिए एमपीटी ने विश्वास दिलाया था कि यह 2010 तक पूरे हो जायेंगे- अभी तक उपलब्ध नहीं हैं, और रेलवे रेक में दिया गया यह आश्वासन कि गोवा कर्नाटक कारिडोर में रेलवे की क्षमता बढ़ जायेगी, भी पर्याप्त संख्या में उपलब्ध नहीं हैं। परिणामस्वरूप कार्गो की निकासी और तदनुसार यार्ड क्षमता और इसलिए अंतिम विश्लेषण में टर्मिनल क्षमता पर अत्यधिक दबाव</p>	<p>एमओपीटी से कार्गो के रात्रि परिवहन पर कोई प्रतिबंध नहीं है लेकिन राज्य सरकार ने दिन के समय प्रतिबंध लगाये हैं जिससे दिन के समय कार्गो निकसी प्रभावी रूप से घट गई है।</p> <p><b>उपरिगामी सेतु और 4 लेन सड़क की स्थिति:</b></p> <p>वेरना जंक्शन (0.00 कि.मी.) से वरनापुरी जंक्शन तक 13.10 कि.मी. की सड़क का निर्माण 1998 में आरंभ हो गया था और सीमा सड़क संगठन (बीआरओ) ने एनएचएआई/एमपीटी के पर्यवेक्षण में 2004 में पूरा कर दिया था। इस कार्य का एमओपीटी द्वारा पहल प्रयास किया गया था और तत्पश्चात् कार्य को निष्पादित करने के लिए मरमुगांव पोर्ट रोड कं.लि. नामक एकएसपीवी का गठन एनएचएआई ने 2000 में किया गया था। आगे का काम भूमि अधिग्रहण समस्याओं के कारण मार्गाधिकार (आरओडब्ल्यू) अनुपलब्धता के कारण रोक दिया गया। बाद में 2008 में एनएचएआई ने ईपीसी संविदा के रूप में दिया। लेकिन उसे भी रोक देना पड़ा क्योंकि भूमि अधिग्रहण का मामला पूरी तरह से सुलझा नहीं था। पत्तन के हितधारको ने 2009 में उच्चतम न्यायालय में संपर्क किया। उच्चतम न्यायालय ने</p>

	<p>पड़ा है।</p>	<p>17.09.2012 के अपने आदेश में लोक निर्माण विभाग, गोवा सरकार (पीडब्ल्यूडी/जीओजी) को कार्य अपने हाथ में लेने को कहा। उच्चतम न्यायालय के आदेश के अनुसार, बरनापुरी जंक्शन (13.10 कि.मी.) से सादा जंक्शन (18.30 कि.मी.) तक शेष 5.20 की. मी का रास्ता, आरओबी से रविंद्र भवन बना से गेट नं. 9 तक नियोजित उपरिगामी सेतु सहित, का कार्य पीडब्ल्यूडी/ जीओजी को सौंप दिया गया। एमपीआर सीएल-एनएचएआई, एमपीटी और गोवा सरकार के बीच 2.11.2014 को त्रिपक्षीय एमओयू पर हस्ताक्षर हुए।</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- कार्य को 397 करोड़ रु. पर मैसर्ज गेमन इंडिया को दिया गया।</li> <li>- : 20 अगस्त, 2015</li> <li>- कार्य आरंभ हुआ 14 अक्टूबर, 2015</li> <li>- पूरा होने की निर्धारित तारीख थी-</li> <li>- :13 अक्टूबर 2018</li> <li>- अब तक वास्तव में पूरा हुआ कार्य</li> <li>- : 79.00 %</li> <li>- चूंकि कार्य पूरा नहीं हुआ था इसलिए पीडब्ल्यूडी द्वारा विस्तार मंजूर किया गया और यह अनुमान है कि कार्य के और विलंबित होने की संभावना है:</li> <li>- 21 जनवरी 2021</li> </ul> <p>अतः उक्त परियोजना में विभिन्न कारणों से विलंब हुआ जो पत्तन पर आरोप्य नहीं हैं।</p> <p><b>रेलवे रैकों की उपलब्धता:</b></p> <p>जहां तक रेलवे के माध्यम से कार्गो की निकासी का संबंध है, पत्तन जैसे ही मैसर्ज एएमपीटीपीएल द्वारा रैकों की मांग की जाती है जैसे ही रैक उपलब्ध करा दिये जाते हैं।</p>
2.	<p>एमओपीटी की वर्थ संख्या 7 के लिए प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित प्रशुल्क में काफी अशुद्धियां हैं, जिनमें निम्नलिखित भी है:-</p> <p>(क). अत्यधिक महत्वपूर्ण, एक स्पष्ट अशुद्धि भंडारण प्रभारों को प्रतिलेखन करने की है। यद्यपि इन्हें परादीप स्थित कोयला प्रहस्तन टर्मिनल के लिए अधिसूचित भंडारण प्रभारों से नकल किया गया है और इसे 'प्रति दिन प्रति टन' आधार पर अधिसूचित कराया गया है जबकि परादीप के लिए यथा अधिसूचित पांच दिवस के ब्लॉक के लिए 'प्रति टन' है।</p> <p>(ख). प्लॉट टर्न ओवर अनुपात के संबंध में, कार्गो निकासी की बाधाओं पर</p>	<p>एमओपीटी ने कोई टिप्पणी नहीं की।</p>

	<p>सुविचार किये बिना आशावादी पूर्वाग्रह अपनाया गया है- प्राधिकरण द्वारा निकाला गया प्लॉट टर्न ओवर अनुपात स्पष्ट रूप से इस संकल्पना पर आधारित है कि एमओपीटी उपरिगामी मार्ग और 4 लेन के सड़क पट्टाच मार्ग तथा कार्गो की निकासी के लिए पर्याप्त संख्या में रेलवे के रैक उपलब्ध कराने की कार्यवाई करेगा, जो अभी सत्य होनी बाकी है।</p> <p>(ग) स्टॉकिंग अनुपात के संबंध में एक आशावादी पूर्वाग्रह, इस बात को सुविचार में लिए बिना कि एमओपीटी स्थित वर्थ संख्या 7 के लिए उपलब्ध भू-खंड छितरे हुए हैं, संसक्त नहीं है और अनियमित आकार के टुकड़े हैं और कि प्रहस्तन किया जाने वाला कार्गो असमान रूप का होता है क्योंकि टर्मिनल के हवाले से यह एक सामान्य प्रयोक्ता वर्थ है जहां कोयले के विभिन्ना ग्रेडों और किस्मों के अनेकों प्रयोक्ताओं से बहुविध पार्सलों को प्रहस्त किया जाता रहा होगा जिन्हें अलग-अलग स्टैक किया जाता था तथा गोवा राज्य प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड द्वारा कार्गो की स्टैकिंग ऊंचाई पर प्रतिबंध आरोपित किये गए हैं।</p> <p>(घ). यह स्पष्ट है कि एमओपीटी की वर्थ संख्या 7 के संबंध में 20 अगस्त, 2008 की अधिसूचना में इसी प्रकार की एक अशुद्धि और पायी गई हैं जिसका इस कारण से सुधार किया जाना आवश्यक हो जाता है कि यह सुधार परादीप में लौह अयस्क टर्मिनल के मामले में भी किया गया है।</p> <p>(ङ) इसी प्रकार का अशुद्धि सुधार प्राधिकरण ने 12 जून 2018 की अधिसूचना के द्वारा विशाखापट्टणम पत्तन न्यास में वैस्ट कवे मल्टीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड के भंडारण प्रभागों के संबंध में भी किया गया था।</p> <p>(च) प्राधिकरण सभी टर्मिनल प्राचलकों को एक समान समझने को बाध्य है और उनकी किसी भी अधिसूचना में कोई भी अशुद्धि का, जब कभी भी इंगित की जाये, सुधार किया जाना चाहिए।</p> <p>(छ) 11 जुलाई, 2018 से पूर्व की अवधि के लिए डीपीटी निपटारे का संदर्भ पैदा नहीं होता क्योंकि डीपीटी में निपटारा उन प्रभागों का था जो कानूनन संदेय थे और वे अधिसूचना और प्राधिकरण द्वारा दरमान के प्रकाशन के कारण नहीं थे।</p>	
3.	<p>प्राधिकरण और एमओपीटी के बीच विचार-विमर्श से यह प्रतीत होता है कि एएमपीटीपीएल के अनुरोध के बारे में कोई गलतफहमी हुई है। इन कारणों से कि एएमपीटीपीएल एमपीटी और प्राधिकरण दोनों के समझ नहीं सका और इस आधार पर कार्यवाही करने जा रहा है कि हमारा अभ्यावेदन 30 अक्टूबर 2019 के अभ्यावेदन से आरंभ होता है और इसे पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) के अंतर्गत तंगहाल परियोजना के रूप में मानने को ही तैयार नहीं है। जबकि यह सही है कि एएमपीटीपीएल परियोजना 11 जुलाई 2018 के पत्र के अंतर्गत एक तंगहाल परियोजना के रूप में सुविचार किया जाने का पूरी तरह से पात्र है और कि हम एमओपीटी के साथ इसके गुण-दोषों के आधार पर अलग से संपर्क कर रहे हैं। हमारे सभी अभ्यावेदन भंडारण प्रभागों को आरंभ में ही सुधार करने मात्र के लिए हैं उपरोक्त कारणों या आधारों पर नहीं। एएमपीटीपीएल ने अनुरोध किया है कि प्राधिकरण वर्तमान में इन अभ्यावेदनों पर सुविचार करे जो आरंभ में ही सुधार के बारे में है न कि किसी अन्य कारक या सुविचार के।</p>	<p>प्राधिकरण ने अपने 13.12.2019 के पत्र के द्वारा मेसर्ज एएमपीटीपीएल की 30.10.2019 का अभ्यावेदन तंगहाल परियोजनाओं के बारे में परिवहन मंत्रालय (एमओएस) 11.07.2018 के अनुसरण में इस अनुरोध के साथ भेजा कि मेसर्ज एएमपीटीपीएल के साथ परामर्श करके आगामी आवश्यक कार्यवाई करें। तदनुसार, एमओपीटी ने एमओएस के 11.07.2018 के पत्र के अनुसार प्रक्रिया आरंभ की है जैसा प्राधिकरण ने अनुरोध किया है। एमओएस ने 11.07.2018 के पत्र के द्वारा किसी पीपीपी परियोजना को 'तंगहाल परियोजना' के रूप में वर्गीकृत करने के लिए तीन मानकों की संस्तुति की है।</p> <p>पत्तन 'तंगहाल परियोजना' के रूप में वर्गीकृत करने के लिए एमओएस के 11 जुलाई, 2018</p>



		<p>के पत्र को दोहराता है और तंगहाल परियोजना के वर्गीकरण पश्च के लिए कहता है जिसे यहां अल्पता के कारण दोहराना नहीं चाहता। पत्तन ने एएमपीटीपीएल की परियोजना को तंगहाल परियोजना के रूप में वर्गीकृत करने के लिए पद्धति को दोहराया है और वि.व. 2019—20 के लिए भंडारण प्रभारों के यौक्तिकीकरण हेतु 11.08.2020 के द्वारा प्रस्ताव दायर किया है, जिसमें एमओएस के 11.07.2018 के पत्र के अनुसार निशुल्क भंडारण अवधि को 15 दिन से बढ़ा कर 25 दिन करने की परिकल्पना की गई है।</p> <p>जहां तक, मैसर्ज एएमपीटीपीएल का तर्क कि प्रति टन 5 दिन के ब्लॉक के प्रति 12 रु., 24 रु. और 48 रु. प्रति टन प्रति दिन के भंडारण प्रभारों के संबंध में प्रशुल्क और दरमान की आरंभिक अधिसूचना में हुई अशुद्धियों का संबंध है, एमओपीटी इन पर अपनी टिप्पणियां देने में असमर्थ है। यह प्राधिकरण के लिए है कि वह अशुद्धि, यदि कोई हो तो उसका सुधार करे। यह सूचित किया जाता है कि एमओपीटी ने प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित दरों को मात्र कार्यान्वित किया है और इस स्थिति में नहीं हैं कि क्या भंडारण प्रभारों की दरों में अधिसूचना के समय कोई अशुद्धियां हो गई हैं।</p>
4.	<p>(क). एएमपीटीपीएल ने कोयला प्रहस्तन टर्मिनल में प्रचालन आरंभ होने से लेकर कोई भंडारण प्रभार वसूल नहीं किया है और इसलिए एएमपीटीपीएल का प्रश्न कि उसे कार्गो प्राप्तकर्ताओं कोई पैसा लौटाने का पश्न ही नहीं उठता।</p> <p>(ख). एएमपीटीपीएल प्राधिकरण से अनुरोध करता है कि वह मूल प्रशुल्क आदेश से भंडारण प्रभारों का सुधार शीघ्रता से प्रकाशित करे, जैसा बंबई उच्च न्यायालय (गोवा पीठ) ने 2019 की 1050 रिट याचिका में 05 फरवरी 2020 के आदेश दिया है और उपकृत करें।</p>	एमओपीटी ने कोई टिप्पणी नहीं दी है।

10. इस मामले में 16 सितंबर, 2020 को वीडियो कॉन्फ्रेंसिंग के माध्यम से संयुक्त सुनवाई का आयोजन हुआ। संयुक्त सुनवाई में एमओपीटी, एएमपीटीपीएल और प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों ने अपने-अपने निवेदन रखे।

11.1. एएमपीटीपीएल ने माननीय उच्च न्यायालय के समक्ष 06 अक्टूबर, 2020 को सिविल आवेदन दिया कि रिट याचिका संख्या 2019 की 1050 को

इस आधार पर रीस्टोर करने की अनुमति चाही कि प्राधिकरण द्वारा उनके अभ्यावेदन पर कोई निर्णय नहीं लिया गया।

11.2. इस संबंध में, नीचे उन स्थितियों को तैथिकी अनुसार सूचीबद्ध करना समीचीन होगा जो 30 अक्टूबर 2019 के से अभ्यावेदन से धरित हुई जो रिट याचिका संख्या 2019 की 1050 में माननीय उच्च न्यायालय के समक्ष था।

- (i). एएमपीटीपीएल ने अपने 30 अक्टूबर, 2019 के अपने पत्र द्वारा भंडार प्रभार के यौक्तिकीकरण के लिए प्राधिकरण को अभ्यावेदन दिया।
- (ii). परियोजना के लिए प्राधिकरण के मूल आदेश में अनुमोदित भंडारण की निशुल्क अवधि को 15 दिन से बढ़ाकर 25

दिन करने और भंडारण प्रभारों को ठीक करने के अतिरिक्त, एएमपीटीपीएल ने तंगहाल पीपीपी परियोजनाओं पर महापत्तनों को संबंधित एमओएस के 11 जुलाई 2018 के पत्र का हवाला देते हुए अपने 30 अक्टूबर, 2019 के अभ्यावेदन में यह कहा कि एमओएस के 11 जुलाई 2018 के पत्र के अनुसरण में एएमपीटीपीएल परियोजना को तंगहाल परियोजना घोषित करने पर सुविचार करने के लिए एएमपीटीपीएल ने बलपूर्वक यह कहा कि उसकी वर्थ संख्या 7 एक तंगहाल परियोजना है और कि यह भंडारण प्रभारों के यौक्तिकीकरण की पात्र है।

चूंकि संबंधित पत्तन को सुग्राही के साथ परामर्श करते हुए रियायत करार के “संशोधन आशोधन अथवा परिवर्तन” के निबंधनों और शर्तों के अधीन उपबंधों के अंतर्गत एमओएस के 11 जुलाई 2018 के पत्र के अनुसार भंडारण प्रभारों के यौक्तिकीकरण के लिए उपयुक्त प्रस्ताव के साथ इस प्राधिकरण को संपर्क करना होता है और उसके पश्चात् ही यह प्राधिकरण ऐसे प्रस्ताव पर उसके गुण-दोषों के आधार पर सुविचार करेगा। उक्त अभ्यावेदन की प्रति हमारे 13 दिसंबर 2019 के पत्र के द्वारा एमओपीटी को भेजी गई और एमओपीटी को एएमपीटीपीएल के 30 अक्टूबर 2019 के आवेदन पर एमओएस के तंगहाल परियोजनाओं पर 11 जुलाई, 2018 के पत्र संख्या पीडी-13/1/2018-पीपीपी कक्ष के अनुसरण में परीक्षण करे और भंडारण प्रभारों के यौक्तिकीकरण के लिए एएमपीटीपीएल के साथ परामर्श करके उपयुक्त प्रस्ताव दायर करे।

- (iii). बाद में, हमारे 11 जून, 2020 के पत्र के द्वारा एमओपीटी को तंगहाल पीपीपी परियोजनाओं पर एमओएस के 11 जुलाई 2018 के पत्र के अनुसरण में और उच्च न्यायालय के 5 फरवरी 2020 के आदेश के अनुपालन में एएमपीटीपीएल के 30 अक्टूबर, 2019 के आवेदन के अनुसार एमओपीटी की वर्थ संख्या 7 स्थित कोयला टर्मिनल के भंडारण प्रभारों के यौक्तिकीकरण के लिए तत्काल एक उपयुक्त प्रस्ताव इस प्राधिकरण को प्रस्तुत करें, ताकि हम इस मामले में आगे की आवश्यक कार्रवाई कर सकें।
- (iv). एमओपीटी ने वर्ष 2019-20 के लिए एमओपीटी की वर्थ संख्या 7 के भंडारण प्रभारों के यौक्तिकीकरण का दिनांक 11 अगस्त 2018 का प्रस्ताव तंगहाल पीपीपी परियोजनाओं के बारे में एमओएस के 11 जुलाई 2018 के पत्र के अनुसरण में दायर किया।
- (v). निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, एमओपीटी के 11 अगस्त, 2020 के प्रस्ताव की एक प्रति हमारे 21 अगस्त, 2020 के पत्र के द्वारा संबंधित प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों, को उनकी टिप्पणियों के लिए भेजी गई। प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियों को फीडबैक सूचना के तौर पर एमओपीटी को भेजा गया।
- (vi). इसके अतिरिक्त, इस मामले में 16 सितंबर, 2020 को वीडियो कांफ्रेंसिंग के माध्यम से एक संयुक्त सुनवाई का आयोजन भी किया गया ताकि याचिकाकर्ता यानी एएमपीटीपीएल सहित संबंधित प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों को सुनवाई का एक अवसर दिया जा सके।

11.3. इस प्रकार, यह देखा जा सकता है कि इस प्राधिकरण ने एमओपीटी के 11 अगस्त 2020 के प्रस्ताव की प्राप्ति पर निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार तत्काल कार्रवाई की।

11.4. एएमपीटीपीएल द्वारा 6 अक्टूबर, 2020 को दायर सिविल आवेदन में, खंड पीठ ने इस प्राधिकरण को निदेश देते हुए 7 अक्टूबर, 2020 को एक आदेश पारित किया कि अभ्यावेदन को शीघ्रता शीघ्र और हर हाल में 30 नवंबर, 2020 को या उससे पहले निपटाया जाये तथा अपने निर्णय को सभी संबंधितों को संसूचित भी करें।

12.1. एएमपीटीपीएल ने इस प्राधिकरण का अलग से संबोधित 14 अप्रैल, 2020 के अपने पत्र संख्या एएमपीटीपीएल/2020/364 के द्वारा निम्नलिखित निवेदन रखे। इसकी प्रति एमओपीटी को भी भेजी गई।

- (i). अपफ्रंट प्रशुल्क, अन्य बातों के साथ-साथ, निम्नलिखित कारणों से सही निर्धारित नहीं किये गए थे:-

- (क). अपफ्रंट प्रशुल्क इस तर्क पर अत्यधिक विश्वास करते हैं कि जो प्राधिकरण की 16.06.2008 की अधिसूचना संख्या जी.133 (“पीपीपी प्रशुल्क”) के अंतर्गत परादीप पत्तन न्यास स्थित कोयला टर्मिनल के अपफ्रंट प्रशुल्क का निर्धारित करते समय जिन बातों पर प्राधिकरण ने महत्व दिया जिसकी परिस्थितियां यहां से भिन्न हैं।
- (ख). यह शिक्षाप्रद है कि पीपीपी प्रशुल्क से भंडारण प्रभारों के मूल्य को अपफ्रंट प्रशुल्क में गलत नकल किया गया- जहां वे ‘प्रति दिन’ 5 दिन के ब्लॉक के आधार पर अधिसूचित थे- और उन्हें ‘प्रति टन प्रति दिन’ के मूल्य पर अधिसूचित कर दिया गया।
- (ग). अपफ्रंट प्रशुल्क के अंतर्गत अधिसूचित भंडारण प्रभारों को 15 दिन की न्यून निशुल्क भंडारण अवधि

(एमपीटी में लागू 30 दिन के प्रति) के लिए नकल कर लिया गया। परिणामस्वरूप, भंडारण प्रभार 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अंतर्गत कुल टर्मिनल राजस्व के 1% से बढ़ जाता है।

- (ii). एएमपीटीपीएल का यह सदाशयी विश्वास है कि भंडारण प्रभारों के पीपीपी प्रशुल्क से अप्रेंट प्रशुल्क को उतारते समय हुई गलती स्पष्ट है कि अनभिप्रेत और असावधानी से हुई होगी। लेकिन, इसका परिणाम यह है कि अप्रेंट प्रशुल्क के अंतर्गत प्रभावी भंडारण प्रभार, पीपीपी प्रशुल्क के अधीन अंतर्गत अधिसूचित भंडारण प्रभारों का 5 गुणा हो गये जिसका उनको पालन करना होगा। दुर्भाग्यवश, इससे भंडारण प्रभार अपसामान्य और अनुपयुक्त तौर पर काफी ऊँचे हो गए।
- (iii). अप्रेंट प्रशुल्क के आधार पर, 25 जुलाई, 2014 के राजपत्र संख्या 224 के द्वारा एमओपीटी में बर्थ संख्या 7 में कोयला प्रहस्तन के लिए एएमपीटीपीएल के नाम से दरमानों की अधिसूचना जारी की गई थी जहां भंडारण प्रभार निर्धारित करने में अनभिप्रेत अशुद्धि हुई जो अधिसूचित अप्रेंट प्रशुल्क से आगे लायी गई।
- (iv). उस अशुद्धि जिसके लिए एएमपीटीपीएल स्वीकार करता है कि यह एक अनभिप्रेत गलती है, के परिणामस्वरूप ऐसी स्थिति पैदा हो गयी जहां मान लिया गया कि कार्गो का 30 दिन के भीतर निकास कर दिया जायेगा और 15 दिन की निशुल्क अवधि के पश्चात् लागू अप्रेंट प्रशुल्क 552.65 रु. प्रति टन निकलता है।
- (v). संदेह से बचने के लिए अभ्यावेदन, स्पष्ट है कि अप्रेंट प्रशुल्क में अनुपयुक्त पूर्वाग्रहों को हटाने के लिए अप्रेंट प्रशुल्क में आरंभ से ही सुधार के लिए है।
- (vi). अप्रेंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.8 के अनुसरण में इस तर्क के प्रति यह दलील कि प्राधिकरण एक बार अधिसूचित प्रशुल्क की समीक्षा नहीं कर सकता, एएमपीटीपीएल ने कहा कि यह प्राधिकरण के प्राधिकार क्षेत्र के भीतर है और कि अपनी अशुद्धियों में सुधार अथवा प्रतिकार करने का अंतर्निहित अधिकार क्षेत्र उसके पास है परंतु दिशानिर्देश 2008 के खंड 3.8.4 और 3.8.5 द्वारा प्रदत्त शक्तियों तक सीमित नहीं है। ऐसा अभी हाल ही में दो मामलों में हुआ है (क) वेस्ट क्वे मल्टीपोर्ट प्रा. लि. और (ख) जेएसडब्ल्यू पारादीप टर्मिनल प्रा.लि. जहां दोनों मामलों में विभिन्न कारणों से दो प्रशुल्क अधिसूचनाओं में ही गई अशुद्धि को हटाने के लिए अशुद्धि सुधार किया गया।
- (vii). भंडारण प्रभारों को अधिसूचित कराने में हुई स्पष्ट अशुद्धि को आरंभ से ही सुधार करने की जरूरत है।

(दर रु. में प्रति टन प्रति दिन या उसका एक भाग)

क्र. सं.	वस्तु	निशुल्क अवधि के पश्चात् शेष बचे कार्गो के लिए पांच दिन की दर	शेष कार्गो के लिए 6वे से 10वें दिन के लिए दर	शेष कार्गो के लिए 11 वें दिन और से दर
1.	कोयला (हर प्रकार का)	12	24	48

ताकि मौजूदा भंडारण अनुसूची को (मूल अप्रेंट प्रशुल्क आदेश) निम्नलिखित से प्रतिस्थापित किया जाए।

(दर रु. में प्रति टन प्रति दिन या उसका एक भाग)

क्र.सं.	वस्तु	निशुल्क अवधि के पश्चात् शेष बचे कार्गो के लिए पांच दिन की दर	शेष कार्गो के लिए 6वे से 10वें दिन के लिए दर	शेष कार्गो के लिए 11 वें दिन और से दर
1.	कोयला (हर प्रकार का)	2.40	4.80	9.60

12.2. एएमपीटीपीएल ने 16 जुलाई 2020 के अपने पत्र संख्या एएमपीटीपीएल/2020/412 में फिर से निवेदन किया है कि इसके 14 अप्रैल 2020 के पहले के पत्र में किये गए अधिकतर निवेदनों को मूल प्रशुल्क आदेश में भंडारण प्रभारों के सुधार के अनुरोध के समर्थन में दोहराया है जिन पर ऊपर चर्चा कर ली गई है और दोहराये जाने की जरूरत नहीं है। 16 जुलाई 2020 के एएमपीटीपीएल के उक्त पत्र को हमारे 18 अगस्त 2020 के पत्र के द्वारा बिंदु-वार टिप्पणियों के लिए एमओपीटी को भेजा गया।

12.3. एमओपीटी ने 13 मई 2020 के अपने पत्र के द्वारा बताया कि पत्तन ने लेखा परीक्षा रिपोर्ट के आधार पर वि.व.

2018-19 के लिए एएमपीटीपीएल के 27.5.2019 के आवेदन पत्र का परीक्षण की प्रक्रिया आरंभ कर दिया है। समिति ने पाया कि स्वतंत्र लेखापरीक्षक ने मत प्रकट किया कि एमओएस के 11.07.2018 के दिशानिर्देशों के अनुसार वर्ष 2017-18 और 2018-9 की कार्यवाही के आधार पर यह परियोजना तंगहाल परियोजना के रूप में पात्र है। कोविड-19 महामारी के कारण, पत्तन अपने बोर्ड की बैठके नियमित रूप से आयोजित नहीं कर सका अतः तंगहाल परियोजना प्रस्ताव बोर्ड के समक्ष नहीं रखा जा सका। तंगहाल परियोजना प्रस्ताव एमओपीटी बोर्ड के समक्ष रखा जायेगा और तत्पश्चात् प्रस्ताव को आगामी आवश्यक कार्यवाई के लिए प्राधिकरण को भेजा जायेगा।

उसके अतिरिक्त, एमओपीटी ने एएमपीटीपीएल के 14 अप्रैल, 2020 के पत्र में किये गए निवेदन को दोहराया है, और इस प्राधिकरण को अनुरोध किया है भंडारण प्रभागों में संसूचित अशुद्धियों के सुधार के अभ्यावेदन का परीक्षण करने का कष्ट करें।

13. इस मामले में परामर्श संबंधी कार्यवाई इस प्राधिकरण के कार्यालयी रिकॉर्ड में उपलब्ध है। संबंधित पक्षों द्वारा दिए गए मतों का सार उनको पृथक रूप से प्रेषित किया जाएगा। ये विवरण हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर उपलब्ध कराए जाएंगे।

14. मामले के संसाधन के दौरान एकत्र की गई सूचना की समग्रता के आधार पर, निम्नलिखित सूचना उभर कर सामने आती है:-

(i). इस मामले को माननीय बंबई उच्च न्यायालय की गोवा पीठ द्वारा अदानी मरमुगांव पोर्ट टर्मिनल प्रा.लि. (एएमपीटीपीएल) द्वारा दायर रिट याचिका संख्या 2019 की 1050 के 5 फरवरी 2020 के आदेश और बाद में माननीय उच्च न्यायालय की गोवा पीठ द्वारा एएमपीटीपीएल के सिविल आवेदन पत्र पर कि उनके पहले के आवेदन पत्र की रीस्टोर करने के बारे में 7 अक्टूबर 2020 के आदेश जिसमें उच्च न्यायालय ने इस प्राधिकरण को इस मामले को यथाशीघ्र और हर हाल में 30 नवंबर, 2020 तक निपटाने और अपने निर्णय से सभी संबंधितों को संसूचित करने का निदेश दिया था, के अनुपालन में है। यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि माननीय उच्च न्यायालय के 05 फरवरी 2020 और 07 अक्टूबर, 2020 के आदेश एएमपीटीपीएल के 30 अक्टूबर, 2019 के अभ्यावेदन के संदर्भ में ही हैं।

इसके अतिरिक्त, इस मामले को तंगहाल पीपीपी परियोजनाओं के बारे में एमओएस के 11 जुलाई, 2018 के पत्र संख्या पीडी-13/1/2018- पीपीपी कक्ष के अनुपालन में एएमपीटीपीएल परियोजना को तंगहाल समझते हुए वर्ष 2019-20 के लिए एमओपीटी की बर्थ संख्या 7 स्थित कोयला टर्मिनल के लिए अदानी मरमुगांव पोर्ट टर्मिनल प्रा.लि. (एएमपीटीपीएल) के नाम से दरमानों को अधिसूचित करने वाले इस प्राधिकरण के 04 जुलाई, 2014 के आदेश संख्या टीएमपी/13/2014-एमओपीटी में अनुमोदित भंडारण अनुसूची में निशुल्क अवधि को बढ़ाकर भंडारण प्रभागों के यौक्तिकीकरण के लिए एएमपीटीपीएल और मरमुगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी) के बीच परस्पर सहमति से प्रस्ताव के निपटान पर साथ-साथ कार्यवाही की जा रही है।

(ii). मामले का विश्लेषण आरंभ करने से पहले, यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि माननीय उच्च न्यायालय का 05 फरवरी, 2020 का आदेश एएमपीटीपीएल द्वारा इस प्राधिकरण को उनके 30 अक्टूबर, 2019 के पत्र द्वारा किये गए अभ्यावेदन के संदर्भ से है। 30 अक्टूबर, 2019 का अभ्यावेदन एएमपीटीपीएल द्वारा की गई निम्नलिखित दो प्रार्थनाओं के इर्द-गिर्द घूमता है:-

(क). निशुल्क अवधि को मौजूदा 15 दिन से बढ़ा कर 25 दिन किया जाये, जैसा अप्रेंट प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 में निर्धारित है।

(ख). एमओपीटी के लिए इस प्राधिकरण के 07 अगस्त, 2008 के पारित आदेश संख्या टीएमपी/23/2008-एमओपीटी में परियोजना के लिए अनुमोदित और एएमपीटीपीएल के नाम से 4 जुलाई 2014 के आदेश संख्या टीएमपी/13/2014-एमओपीटी के द्वारा अधिसूचित सूचकांकित दरमान में भंडारण प्रभागों को सही करना तथा एएमपीटीपीएल के मौजूदा दरमानों को वर्ष 2019-20 के लिए संशोधित करना।

उच्च न्यायालय के 5 फरवरी, 2020 के आदेश के बाद, एएमपीटीपीएल ने अपने 14 अप्रैल, 2020, 16 जुलाई, 2020 और 10 सितंबर, 2020 के अपने पत्रों में यह दोहराया है कि 7 अगस्त, 2008 के आदेश में भंडारण प्रभागों को अधिसूचित करने में गलती है और इसलिए मूल प्रशुल्क आदेश तथा उसके नाम से अधिसूचित दरमानों में अनुमोदित भंडारण प्रभाग को सही करने की वांछा की है। एएमपीटीपीएल के मुख्य निवेदनों को भी इस विश्लेषण में निपटाया जा रहा है।

एएमपीटीपीएल ने इस प्राधिकरण को भेजे गए भंडारण प्रभागों के यौक्तिकीकरण के लिए 30 अक्टूबर, 2019 के अपने अभ्यावेदन में अपनी तंगहाल परियोजना का और तंगहाल पीपीपी परियोजनाओं पर महापतनों को संबोधित एमओएस के 11 जुलाई, 2018 के पत्र का हवाला देते हुए यह चाहा है कि 11 जुलाई 2018 के एमओपीटी के पत्र के अनुसरण में

एएमपीटीपीएल की परियोजना को तंगहाल परियोजना समझा जाये तथा दावे के साथ कहा कि एएमपीटीपीएल की वर्ष संख्या 7 एक तंगहाल परियोजना है और कि यह 11 जुलाई 2018 के एमओएस के पत्र में निर्धारित मानकों के अनुसार भंडारण प्रभारों के यौक्तिकीकरण की पात्र है। एमओपीटी ने एमओएस के 11 जुलाई 2018 के पत्र के अनुसरण में एएमपीटीपीएल की वर्ष संख्या 7 के भंडारण प्रभारों के यौक्तिकीकरण का अपना प्रस्ताव 11 अगस्त, 2020 को दायर किया। चूंकि एएमपीटीपीएल के 30 अक्टूबर 2019 के अभ्यावेदन और एमओपीटी से प्राप्त 11 अगस्त, 2020 का प्रस्ताव दोनों की एएमपीटीपीएल द्वारा परिचालित वर्ष संख्या 7 के भंडारण प्रभारों की यौक्तिकीकरण से संबंधित हैं, इसलिए यह संभव नहीं पाया जाता कि हम स्वयं का 30 अक्टूबर 2019 के अभ्यावेदन से आरंभ करके 14 अप्रैल, 2020, 16 जुलाई, 2020 और 10 सितंबर, 2020 के अभ्यावेदनो की एक श्रृंखला तक सीमित कर लें। इसलिए, एएमपीटीपीएल को दोनों प्रार्थनाएं और तंगहाल पीपीटी परियोजनाओं पर एमओएस के 11 जुलाई 2018 के पत्र संख्या पीडी-13/1/2018-पीपीपी कक्ष के अनुपालन में वर्ष 2019-20 के लिए एएमपीटीपीएल के लिए निर्धारित भंडारण प्रभारों के यौक्तिकीकरण के एमओपीटी के प्रस्ताव को नत्थी कर दिया जाये और इस विश्लेषण के बाद के भाग में चर्चा की जाए।

**क. जहां तक अप्रेंट प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 में यथा निर्धारित के अनुसार वर्ष 2019-20 के लिए निशुल्क अवधि को 15 दिन से बढ़ाकर 25 दिन करने का संबंध है, और तंगहाल पीपीटी परियोजनाओं के बारे में एमओएस के 11 जुलाई, 2018 के पत्र संख्या पीडी-13/1/2018-पीपीपी कक्ष के अनुपालन में एएमपीटीपीएल परियोजना को तंगहाल परियोजना समझते हुए वर्ष 2019-20 के लिए निशुल्क अवधि को 15 दिन से बढ़ाकर 25 दिन करते हुए भंडारण प्रभारों के यौक्तिकीकरण का एमओपीटी का प्रस्ताव, को एक साथ निपटाया जा रहा है।**

- (i). एमओएस ने अपने 11 जुलाई 2018 के पत्र में महापत्तन न्यासों द्वारा पीपीपी परियोजना को तंगहाल परियोजना के रूप में वर्गीकृत करने की तीन मानक निर्धारित किये हैं जिन पर पहले के किसी पैरा में चर्चा की जा चुकी है, इसलिये दोहराये जाने की आवश्यकता नहीं है।
- (ii). एमओपीटी के न्यासी मंडल ने अपनी 30 जून 2020 को हुई बैठक में एएमपीटीपीएल द्वारा प्रहस्त की जा रही परियोजना को तंगहाल परियोजना घोषित किया क्योंकि यह परियोजना एमओएस के 11 जुलाई 2018 के पत्र में किसी परियोजना को तंगहाल घोषित करने के लिए निर्धारित सभी तीनों मानकों को पूरा करती है, जिसका सारांश इस प्रकार है:-
  - (क). जहां तक प्रले प्रतिमान का प्रश्न है, एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत पिछले दो वर्षों का क्षमता उपयोग 70% से कम है, एमओपीटी द्वारा यथाप्रदर्शित, नीचे सारणीबद्ध है:-

वर्ष	प्रहस्त कार्गो एमएमटी	प्रक्षेपित क्षमता एमएमटी	%उपयोग
2017-18	1.12	5.76	19%
2018-19	4.25	6.25	68%

- (ख). जहां तक अन्य दो प्रतिमानों का संबंध है, पत्तन ने एएमपीटीपीएल के सांविधिक लेखापरीक्षकों से चार्जरित लेखाकारों का और पत्तन द्वारा नियुक्त स्वतंत्र लेखापरीक्षक से एएमपीटीपीएल की पिछले 2 वित्त वर्षों की नकद हानियां और नेट वर्थ के प्रमाणित करने हुए प्रमाण-पत्र प्रस्तुत किया है।

(रु. करोड़ में)

क्र.सं.	विवरण	वित्त वर्ष 2017-18	वित्त वर्ष 2018-19
1.	कंपनी द्वारा वहन की गई नकद हानि	(22.12)	(75.49)
2.	कंपनी की नेट वर्थ	(20.40)	(123.83)

वित्त वर्ष 2017-18 में 22.12 करोड़ रु. और वर्ष 2018-19 में 75.49 करोड़ रु. की नकद हानियां हुईं। इसके अतिरिक्त, एएमपीटीपीएल की नेट वर्थ भी वित्त वर्ष 2017-18 में (-) 20.40 करोड़ रु. तक नकारात्मक सूचित की गई है जो वि. व. 2018-19 में बढ़ कर (-) 123.83 करोड़ रु. हो गई जो 507% है यानी तंगहाल परियोजना के रूप में परियोजना को घोषित करने के मानकों में से एक 50% से ज्यादा का घाटा।

- (iii). तंगहाल परियोजनाओं में के बारे में एमओएस के दिनांक 11 जुलाई 2018 के पत्र का पैरा 6 बताता है कि जब कभी तंगहाल परियोजनाओं में अपसामान्य भंडारण प्रभारों का मुद्दा उभर कर सामने आये, जैसा एमओएस के उक्त पत्र में निरूपित किया है, पत्तन को रियायत करार के निबंधनों और शर्तों के "समझौता, आशोधन अथवा

परिवर्तन" उपबंधों के अंतर्गत ग्राहियों के साथ परामर्श करके भंडारण प्रभारों के यौक्तिकीकरण के लिए एक उपयुक्त प्रस्ताव के साथ प्राधिकरण को संपर्क कर सकता है ताकि प्राधिकरण दिशानिर्देशों/अधिसूचना के अनुसार एआरआर प्राप्त किया जा सके। प्राधिकरण को ऐसे प्रस्ताव पर उसके गुण-दोषों के आधार पर सुविचार करना होगा।

7 अगस्त, 2008 के आदेश द्वारा इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अप्रेंट दरमान और इस प्राधिकरण द्वारा एएमपीटीपीएल के नाम से 4 जुलाई 2014 के आदेश द्वारा अनुमोदित और अधिसूचित दरमान 15 दिन की निशुल्क अवधि निर्धारित करते हैं और निशुल्क अवधि के बाद पांच दिन के स्लैब में भंडारण प्रभारों की अनुसूची भी निर्धारित करते हैं।

एमओएस के पत्र का पैरा 4 महापत्तन न्यास को यह विकल्प देता है यदि परियोजना तंगाहल परियोजना है, पत्तन स्थानीय स्थितियों के आधार पर निशुल्क अवधि को, क्षमता को इष्टतम करने को ध्यान में रखते हुए, बढ़ा भी सकता है। तदनुसार, एमओपीटी ने एमओएस के 11 जुलाई, 2018 के पत्र के अनुपालन में तंगाहल परियोजनाओं के भंडारण प्रभारों के यौक्तिकीकरण के प्रस्ताव के एक भाग के रूप में अपने बोर्ड के अनुपालन के आधार पर एएमपीटीपीएल के मौजूदा दरमानों में निशुल्क अवधि के मौजूदा 15 दिन से बढ़ाकर 25 दिन करने का प्रस्ताव किया है और तदनुसार वर्ष 2019-20 के लिए भंडारण अनुसूची को आशोधित किया है।

प्राधिकरण के 7 अगस्त 2008 के अपने आदेश द्वारा अनुमोदित अप्रेंट प्रशुल्क के अनुसार भंडारण अनुसूची और इस प्राधिकरण द्वारा घोषित के अनुसार लागू स्व-सूचकांकन के पश्चात् (यानी आधार वर्ष 1 जनवरी, 2008 के लिए वर्ष 2017-18 तक 35.08% के समाधेय सूचकांकन और वर्ष 2018-19 के लिए 2.07% सूचकांकन गुणक तथा वर्ष 2019-20 के लिए 2.56% का सूचकांकन गुणक) एएमपीटीपीएल के नाम में अधिसूचित दरमान के अनुसार लागू दर और एमओपीटी द्वारा मौजूदा 15 दिन की निशुल्क अवधि को बढ़ा कर 25 दिन करने के पश्चात् प्रस्तावित युक्तिकीकृत भंडारण प्रभारों का तुलनात्मक विवरण नीचे सारणीबद्ध है:-

(दर प्रति टन प्रति दिन अथवा उसके एक भाग के लिए)

क्र.सं.	विवरण	इस प्राधिकरण के 7/8/2008 के आदेश द्वारा अनुमोदित भंडारण प्रभार	सचकांकन गुणक लागू करने के पश्चात् 4 जुलाई 2014 के आदेश में एएमपीटीपीएल के नाम से अधिसूचित दरमानों में भंडारण प्रभार	सूचकांकन गुणक लागू करने के पश्चात् वर्ष 2019-20 के लिए भंडारण प्रभार	1 अप्रैल 2019 से 31.3.2020 तक लागू वर्ष 2019-20 के लिए वार्षिक, सूचकांकन गुणक लागू करने करके, अद्यतन करने के पश्चात् एमओपीटी द्वारा 11 अगस्त, 2020 के पत्र में मौजूदा दर के आधार पर अनुमोदन के लिए संस्तुत प्रस्तावित भंडारण प्रभार
1.	भंडारण प्रभार (0-15 दिन)	शून्य	शून्य	अपरिवर्तित	अपरिवर्तित
2.	भंडारण प्रभार (16-20 दिन)	12	15.79	16.97	अपरिवर्तित
3.	भंडारण प्रभार (21-25 दिन)	24	31.58	33.94	अपरिवर्तित
4.	भंडारण प्रभार (26वें दिन से)	48	63.16	67.88	67.88

एएमपीटीपीएल ने पहले एमओपीटी से यह बताते हुए कि एसडब्ल्यूपीएल और एएमपीटीपीएल के बीच रेकों का असमान आवंटन, संभावित यातायात भीड़-भाड़ के कारण प्रतिबंधित प्रेषण, 4 लेन पहुंच मार्ग का परिचालित न होना और कार्गो की आवाजाही पर जो एसपीसीवी द्वारा बार-बार प्रतिबंध लगाने जैसे प्रतिबंधों को दर्शाते हुए निशुल्क दिवसों को मौजूदा 15 से बढ़ाकर 35 करने की मांग की थी। तब पत्तन ने एएमपीटीपीएल पर यह कहते हुए दबाव बनाया था कि अतिरिक्त भंडारण अवधि देने से टर्मिनल का टर्न-अराउंड समय घट जायेगा और ग्राहकों

द्वारा टर्मिनल का प्रयोग भंडारण यार्ड क्षेत्र के रूप में करने का जोखिम बढ़ जायेगा। तब एएमपीटीपीएल उनके द्वारा पहले चाहे गए 35 दिनों के स्थान पर 25 दिन की निशुल्क अवधि के लिए सहमत हुआ।

- (iv). अतः 23 जुलाई 2020 के एएमपीटीपीएल द्वारा सहमत प्रस्ताव के आधार पर, एमओपीटी ने 11 अगस्त, 2020 के अपने प्रस्ताव में युक्तिकीकृत भंडारण प्रभारों का प्रस्ताव किया यानी वर्ष 2019-20 के लिए तंगहाल पीपीपी परियोजना के अंतर्गत निशुल्क भंडारण अवधि को 15 दिन से बढ़ा कर 25 दिन करना।

एमओपीटी बोर्ड ने अन्य बातों के साथ-साथ 30 जून 2020 को हुई अपनी बैठक में यह भी संकल्प किया कि कार्गो के भंडारण के निशुल्क समय को रियायत करार में यथा अनुबद्ध मौजूदा 15 दिन को बढ़ाकर एक वर्ष के लिए यानी 2019-20 के लिए 25 दिन किया जाए जिसके लिए परियोजना को बोर्ड द्वारा तंगहाल घोषित किया गया है और उसके पश्चात् इसकी समीक्षा की जाए।

यह मान्य करते हुए कि एमओपीटी द्वारा दायर किया गया प्रस्ताव एमओपीटी के न्यासी मंडल के अनुमोदन और तंगहाल परियोजना पर 11 जुलाई 2018 के एमओएस के पत्र के आधार पर एक वर्ष के लिए यानी 2019-20 के लिए और सृजित सुविधा के उपयोग में सुधार की मंशा से है, यह प्राधिकरण पत्तन के वर्तमान प्रस्ताव को अनुमोदित करता है।

- (v). 11 जुलाई 2018 के एमओएस के पत्र का पैरा 6 यह बताता है कि ग्राहीकर्ता प्राधिकरण स्थिति की सृजित सुविधा के इष्टतम उपयोग के लिए आवधिक समीक्षा करें।

पत्तन ने 2019-20 के एक वर्ष के लिए निशुल्क अवधि को मौजूदा 15 दिन से बढ़ा कर 25 दिन करके युक्तिकृत भंडारण अनुसूची का प्रस्ताव किया है और कहा है कि यह प्रस्तावित यौक्तिकीकरण की समीक्षा एक वर्ष की अवधि के बाद करके प्राधिकरण से संपर्क करेंगे।

एमओपीटी की वर्तमान प्रस्ताव एक वर्ष की अवधि यानी वर्ष 2019-20 के लिए है। यह मान्य करते हुए कि भंडारण प्रभार और कि एएमपीटीपीएल के नाम में अधिसूचित दरमान में निर्धारित निशुल्क अवधि वार्षिक वृद्धि के अधीन परियोजना की पूरी 30 वर्ष की अवधि के लिए है, दरमानों में अनुसूची 4 के अनुसार भंडारण प्रभारों से संबंधित मौजूदा टिप्पणी संख्या (i) से (iii) इसमें लागू करना सुकर बनाने के लिए अलग से निर्धारित की जाती है न कि इस प्राधिकरण द्वारा 4 जुलाई, 2014 के आदेश संख्या टीएएमपी/13/2014-एमओपीटी में एएमपीटीपीएल के मौजूदा दरमानों के साथ छेड़-छाड़ की जाए। इसके अतिरिक्त एक टिप्पणी निर्धारित की जाती है कि यौक्तिकीकृत भंडारण अनुसूची एक वर्ष के लिए लागू होनी यानी वर्ष 2019-20 के लिए 1 अप्रैल 2019 से लेकर 31 मार्च 2020 तक और कि 1 अप्रैल 2020 से आगे 4 जुलाई 2014 के आदेश में यथा अनुमोदित मूल भंडारण अनुसूची उपयुक्त सूचकांकन दरों के साथ लागू होगी।

इसका अर्थ यह होगा कि दर का निर्धारण 1 अप्रैल 2019 से 31 मार्च 2020 तक पूर्वव्यापी प्रभाव से होगा। चूंकि यह प्रस्ताव पत्तन और एएमपीटीपीएल के बीच एक सहमत प्रस्ताव है और तंगहाल पीपीपी परियोजना के लिए एमओएस के 11 जुलाई 2018 के पत्र के अनुपालन में है, यह प्राधिकरण उक्त एक वर्ष की 2019-20 की अवधि के लिए पूर्वव्यापी प्रभाव से उसका अनुमोदन करता है।

- (vi). एमओपीटी के प्रस्ताव में एएमपीटीपीएल द्वारा एमओपीटी को देय राजस्व हिस्सा भी शामिल है। एएमपीटीपीएल द्वारा एमओपीटी को भंडारण प्रभारों पर राजस्व हिस्से के प्रतिशत को कवर करना एमओएस के 11 जुलाई, 2018 के पत्र संख्या पीडी-13/1/2018-पीपीपी कक्ष द्वारा शामिल होता है।

- (vii). अतः उक्त विश्लेषण के आधार पर एएमपीटीपीएल के अनुरोध का वर्ष 2019-20 के लिए निशुल्क अवधि को मौजूदा 15 दिन से बढ़ाकर 25 दिन कर देने के मुद्दे का समाधान एमओपीटी के भंडारण प्रभार को एमओएस के 11 जुलाई 2018 के पत्र के अनुसरण में तंगहाल पीपीपी परियोजनाओं के अंतर्गत निशुल्क अवधि को बढ़ा कर 25 दिन करके भंडारण प्रभारों के यौक्तिकीकरण के प्रस्ताव को अनुमोदन कर देने से हो गया है। बाद की अवधि के लिए एमओपीटी ने आश्वासन दिया है कि वह इसकी समीक्षा एमओएस के उक्त पत्र के अनुसार करेंगे तत्पश्चात् प्राधिकरण को संपर्क करेंगे।

ख. एएमपीटीपीएल द्वारा एमओपीटी के लिए 7 अगस्त 2008 के प्राधिकरण के मूल आदेश संख्या टीएएमपी/23/2008-एमओपीटी में और 4 जुलाई 2014 के प्राधिकरण के आदेश संख्या टीएएमपी/13/2014-एमओपीटी द्वारा एएमपीटीपीएल के नाम से अधिसूचित सूचकांकित दरमानों में परियोजना के लिए अनुमोदित भंडारण प्रभार सही करने के लिए 30 अक्टूबर, 2019 के अभ्यावेदन में एएमपीटीपीएल का अनुरोध।

- (viii). एएमपीटीपीएल के 30 अक्टूबर, 2019 के अभ्यावेदन के निपटान की कार्यवाही करने से पूर्व, यह उल्लेख करना है कि 30 अक्टूबर, 2019 के एएमपीटीपीएल के उक्त अभ्यावेदन की एक प्रति हमारे 13 दिसंबर 2019 के पत्र के द्वारा एमओपीटी इस अनुरोध के साथ भेजी गई थी कि एमओपीटी तंगहाल पीपीपी परियोजना पर एमओएस के 11 जुलाई 2018 के पत्र संख्या पीडी-13/1/2018-पीपीपी कक्ष के अनुसरण में एएमपीटीपीएल के 30 अक्टूबर, 2019 के उक्त आवेदन का परीक्षण करे और एएमपीटीपीएल के साथ परामर्श करके भंडारण प्रभागों के यौक्तिकीकरण का प्रस्ताव दायर करे। एमओपीटी ने 11 अगस्त, 2020 को अपना प्रस्ताव दायर किया। इस प्राधिकरण ने 21 अगस्त 2020 के पत्र के द्वारा निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया का अनुपालन करते हुए, एएमपीटीपीएल सहित सभी संबंधित हितधारकों से टिप्पणियां प्राप्त करने के लिए उनका प्रस्ताव की प्रति भेजी। इस मामले की संक्रिया के दौरान एएमपीटीपीएल ने अपने 14 अप्रैल, 2020, 16 जुलाई 2020 और 10 सितंबर 2020 के अपने पत्रों के द्वारा अलग से भी निवेदन किये और उनमें 31 अक्टूबर, 2019 के अपने अभ्यावेदन में किये गए अपने मुख्य अनुरोध कि मूल आदेश में निर्धारित भंडार प्रभागों को ठीक किया जाए। प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियों और एएमपीटीपीएल द्वारा अपने 14 अप्रैल 2020 और 16 जुलाई 2020 में किये गए और निवेदनों को एमओपीटी को फीड बैक सूचना के तौर पर भेजा गया। एमओपीटी ने 13 मई 2020 और 29 अगस्त, 2020 के अपने पत्रों के द्वारा प्रत्युत्तर दिया। इसके अतिरिक्त, 16 सितंबर, 2020 को इस मामले में वीडियो कान्फ्रेंसिंग के माध्यम से संयुक्त सुनवाई का आयोजन भी किया गया ताकि संबंधित प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों तथा याचिकाकर्ता अर्थात् एएमपीटीपीएल सहित सभी को सुनने का एक अवसर दिया जाए। इस प्रकार यह देखा जा सकता है कि इस प्राधिकरण ने 30 अक्टूबर, 2019 के एएमपीटीपीएल के प्रस्ताव और एमओपीटी के 11 अगस्त, 2020 के एमओपीटी के प्रस्ताव की प्राप्ति से ही तुरंत और वांछित कार्यवाई आरंभ की।

जहां तक वर्ष 2019-20 के लिए निशुल्क अवधि के मौजूदा 15 दिनों को बढ़ा कर 25 करते हुए भंडारण प्रभागों के यौक्तिकीकरण करने के एमओपीटी द्वारा 11 अगस्त, 2020 को दायर किये गए प्रस्ताव का संबंध है, जो एएमपीटीपीएल द्वारा 30 अक्टूबर, 2019 के अपने अभ्यावेदन में किये गए अनुरोधों में से एक है, उस पर पहले ही पूर्व के पैराओं में चर्चा की जा चुकी है।

- (ix). इसलिए यह प्राधिकरण, अब 30 अक्टूबर, 2019 के अभ्यावेदन को निपटाते हुए माननीय उच्च न्यायालय के 05 फरवरी, 2020 और 7 अक्टूबर, 2020 के आदेशों के अनुपालन में चर्चा करेगा, जिसमें निम्नलिखित दो अनुरोध किये गए हैं:-

(क). निशुल्क अवधि को मौजूदा 15 दिन से बढ़ा कर 25 दिन किया जाये, जैसा अप्रेंट प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 में निर्धारित है।

(ख). एमओपीटी के लिए इस प्राधिकरण के 07 अगस्त, 2008 के पारित आदेश संख्या टीएएमपी/23/2008-एमओपीटी में परियोजना के लिए अनुमोदित और एएमपीटीपीएल के नाम से 4 जुलाई 2014 के आदेश संख्या टीएएमपी/13/2014-एमओपीटी के द्वारा अधिसूचित सूचकांकित दरमान में भंडारण प्रभागों को सही करना तथा एएमपीटीपीएल के मौजूदा दरमानों को वर्ष 2019-20 के लिए संशोधित करना।

- (x). माननीय उच्च न्यायालय ने एएमपीटीपीएल की रिट याचिका संख्या 2019 की 1050 का निपटान करते समय 5 फरवरी 2020 के आदेश में यह पाया कि पक्षों के सभी विवाद इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारण के लिए छोड़ा जाता है। एएमपीटीपीएल के दोनों अनुरोध परस्पर जुड़े हुए हैं और इसलिए इन पर एक साथ विश्लेषण किया जाता है। एएमपीटीपीएल द्वारा ऊपर (क) और (ख) में किये गए अनुरोध के लिए दी गई मुख्य दलीलें इस प्रकार हैं:-

- (क). 15 दिन की निशुल्क अवधि कोयला टर्मिनल के लिए निर्धारित मानक के अनुसार नहीं है जो 25 दिन है।
- (ख). कार्गो निकासी के उपयुक्त और पर्याप्त साधन की उपलब्धता की चुनौतियां रेलवे रेकों की कमी, सड़क मार्ग से ढुलाई करने के सीमित घंटे और 4 लेन उप-मार्ग की कमी है।
- (ग). प्राधिकरण द्वारा पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) के लिए निर्धारित अप्रेंट प्रशुल्क से भंडारण प्रभागों का प्रतिलेख करते समय एक अनभिप्रेत अशुद्धि हुई है जो साफ तौर पर अनभिप्रेत और असावधानी है।
- (घ). एएमपीटीपीएल ने कोयला टर्मिनल के लिए अप्रेंट प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 के अनुसार मानकों और एमओपीटी द्वारा सुविचारित प्रतिमानों तथा 7 अगस्त, 2008 के प्रशुल्क आदेश में सुविचारित प्रतिमानों के बीच तुलना का सारांश दिया है।
- (ङ). अशुद्धियों का सुधार अथवा उपचार करना प्राधिकरण के अधिकार क्षेत्र में आता है तथा यह उनका एक



अंतर्निष्ठ कार्यक्षेत्र है, दिशानिर्देश 2008 के खंड 3.8.4 और 3.8.5 द्वारा प्रदत्त शक्तियों सहित परंतु सीमित नहीं है।

- (च). एएमपीटीपीएल ने 14 अप्रैल, 2020 के पत्र के द्वारा प्राधिकरण द्वारा दो अन्य अप्रेंट प्रशुल्क मानकों में अर्थात् वेस्ट क्वे मल्टीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड (डब्ल्यूक्यूएमटीएल) के लिए 18 मई 2018 के आदेश संख्या टीएएमपी/85/2017-वीपीटी और इस प्राधिकरण द्वारा 20 फरवरी 2020 के आदेश संख्या टीएएमपी/54/2019-जेपीटीपीएल द्वारा अनुमोदित जेएसडब्ल्यू पारादीप टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (जेपीटीपीएल) में अनुमोदित भंडारण प्रभागों में सुधार की ओर दिलाया है।

- (क). ऊपर दलील (क) के बारे में इस प्राधिकरण का विश्लेषण – 15 दिन की निशुल्क अवधि कोयला टर्मिनल के लिए निर्धारित मानक के अनुसार नहीं है जो 25 दिन है।

- (i). अप्रेंट प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 कोयला टर्मिनल के लिए 25 दिन की निशुल्क अवधि का मानक निर्धारित करते हैं। परस्पर संबद्ध प्रतिमान प्लॉट टर्न ओवर है जिसके लिए उन्हीं दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमान 12 है।

जैसा एमओपीटी के कोयला टर्मिनल के अप्रेंट प्रशुल्क निर्धारण के दौरान 7 अगस्त 2008 के अप्रेंट प्रशुल्क आदेश के पैरा 9 (iv) (ख) में चर्चा की गई है। एमओपीटी ने निवेदन किया था कि साऊथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड (एसडब्ल्यूपीएल) ने अपनी अनियंत्रित वैन लदाई प्रणाली ने वर्ष 2006-07 और 2007-08 के दौरान 25.6 और 26.3 का टर्नओवर अर्जित किया है। इसके टर्मिनल के लिए प्रासंगिक विभिन्न कारकों पर विचार करते हुए इसने सर्वोत्तम घाट क्षमता के निर्धारण के लिए प्लॉट टर्नओवर अनुपात 12 के प्रति 17 का अनुमान लगाया है।

उस समय प्रयोक्ताओं में से एक प्रयोक्ता द्वारा उठायी गई आपत्ति के संदर्भ में कि प्रस्तावित टर्मिनल कार्गो के रेल संचलन के साथ-साथ दोनों सड़क के साथ बहु उपयोगी है जबकि रेल के साथ-साथ सड़क दोनों कार्गो का निर्वहन पर्याप्त रूप से विकसित नहीं किया गया है। एमओपीटी ने तब स्पष्ट किया है कि सड़क द्वारा कार्गो के संचलन के तीव्र निर्वहन के लिए फ्लाईओवर और चार लेन सड़क के निर्माण के लिए निवेश किया गया है। पत्तन ने रेलवे से भी पता लगाया है कि उस क्षेत्र में रेल अवसंरचना का अपग्रेडेशन प्रगति पर है।

उक्त आदेश में पारादीप पत्तन में विकसित किए जाने के लिए प्रस्तावित कोयला टर्मिनल के मामले में, पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित वर्ष में 30 बार पर प्लॉट टर्नओवर अनुपात की गणना करते हुए हाल ही में इस प्राधिकरण द्वारा अप्रेंट प्रशुल्क निर्धारित किया गया है।

इस प्राधिकरण ने तब यह मान्य किया था कि यदि टर्नओवर अनुपात और कार्गो स्टेकिंग कारक पूरी तरह से प्रतिमानकों के अनुसार सुविचारित किए जाते हैं, यार्ड क्षमता 1.76 मिलियन टन प्रतिवर्ष होगी। क्वे क्षमता 8.81 मिलियन टन है। इससे घाट और यार्ड क्षमताओं के बीच गंभीर अंतर आएगा।

चूंकि निम्नतर यार्ड क्षमता पत्तन में प्रत्यक्ष रूकावटों के कारण प्रकट होती है, इसलिए क्षमता को बढ़ाने के लिए उपलब्ध संसाधनों का प्रभावी ढंग से उपयोग किया जाए। इन कारकों पर विचार करते हुए पिछले दो वर्षों में एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अर्जित प्लॉट टर्नओवर अनुपात लगभग 20 प्रतिशत तक संशोधित और प्रस्तावित कोयला टर्मिनल के लिए अंगीकृत किया गया है। तदनुसार, कोयला टर्मिनल की सर्वोत्तम घाट क्षमता की गणना के लिए प्लॉट टर्नओवर अनुपात 20 पर विचार किया गया है। संयोगवश, बोलीदाताओं में से एक मै; मतास इंफ्रा एसेट्स लिमिटेड ने भी प्लॉट टर्नओवर 20 पर गणना करने का सुझाव दिया था।

जैसा 7 अगस्त 2008 के पैरा 9 (vii) (घ) में चर्चा की गई है चूंकि सर्वोत्तम घाट क्षमता के निर्धारित के लिए प्लॉट टर्नओवर संशोधित कर 12 के निर्धारित प्रतिमानक से 20 किया गया है, इसलिए निशुल्क दिवसों की संख्या उपयुक्ततः संशोधित की गई है और दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट 25 दिनों के विपरीत 15 दिन निर्धारित की गई है।

- (ii). इस प्रकार 7 अगस्त 2008 के आदेश से यह देखा जा सकता है कि यह एक सुविवेचित आदेश है जिसमें निशुल्क अवधि के निर्धारित मानक 15 दिन से 25 दिन करने के कारण बताये गए हैं।

- (iii). ऐसी स्थिति में, यद्यपि प्लॉट टर्नओवर प्रतिमान और दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों की निशुल्क अवधि से भिन्ना है, जिसके कारण बताये गए हैं। निशुल्क अवधि के निर्धारण में न तो कोई अस्पष्ट अशुद्धि है और न ही अनभिप्रेत अशुद्धि।
- (iv). यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरें अधिकतम दर होती हैं और कि परिचालन कम करें भी प्रसारित कर सकता है। इस संबंध में दरमान की 1.2 सामान्य निबंधन और शर्तों के अंतर्गत टिप्पणी (v) निर्धारित की जाती है।

वास्तव में, एमओएस ने 11 जुलाई 2018 के अपने उक्त पत्र में प्राधिकरण के 11.09.2015 के पत्र का उल्लेख किया है, जिसमें प्राधिकरण ने एमओएस को उच्च भंडारण प्रभार से संबंधित एक परियोजना के लिए वीपीटी के मामले में इन्हीं लाइनों पर सिफारिश की थी।

**(ख). ऊपर दलील (ख) का विश्लेषण कार्गो निकासी के उपयुक्त और पर्याप्त साधन की उपलब्धता की चुनौतियां रेलवे रेकों की कमी, सड़क मार्ग से ढुलाई से ढुलाई करने के सीमित घंटे और 4 लेन उप-मार्ग की कमी हैं।**

- (i). जहां तक कार्गो की उपलब्धता का संबंध है, यह कहना है कि अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 के अनुसार प्रशुल्क इष्टतम क्षमता के लिए निर्धारित किया जाता है न के यातायात के हवाले से। कार्गो निकासी के लिए आ रही चुनौतियां गोवा प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड द्वारा आरोपित प्रतिबंधों के कारण हैं, जैसा एएमपीटीपीएल ने सूचित किया है।
- (ii). जहां तक सड़क और रेल के निबंधनों से अवसंरचना विकास के बारे में, उठाये गए मुद्दे का प्रश्न है, यह उल्लेख किया जाता है कि ये मामले एमओपीटी के क्षेत्राधिकार में आते हैं। इस प्राधिकरण को प्रशुल्क निर्धारित करने का अधिदेश प्राप्त है। इस प्राधिकरण का अवसंरचना की व्यवस्था करने न करने पर कोई नियंत्रण नहीं है।
- (iii). इस मामले में, इस प्राधिकरण द्वारा 07 अगस्त, 2008 के आदेश में अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क पीपीपी मोड में विकसित किये जाने वाले कोयला टर्मिनल के लिए एमओपीटी द्वारा दायर प्रस्ताव के आधार पर हैं। पत्तन ने इस मामले की संक्रिया के दौरान 4 लेन सड़क मार्ग की वर्तमान स्थिति पर अपनी टिप्पणियां दी हैं और बताया है कि यह 21 जनवरी 2021 तक पूरा हो जायेगा।

जहां तक रेवले के माध्यम से कार्गो की निकासी पर एएमपीटीपीएल द्वारा व्यक्त की गई बाधाओं का संबंध है, पत्तन ने बताया है कि जब भी मैसर्ज एएमपीटीपीएल द्वारा रेक्स के लिए मांग की जाती है तब तक पर्याप्त संख्या में रेक उपलब्ध कराये जाते हैं।

**(ग). जहां तक ऊपर दलील (ग) के विश्लेषण का संबंध है कि प्राधिकरण द्वारा पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) के लिए निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क से भंडारण प्रभारों का प्रतिलेख करते समय एक अनभिप्रेत अशुद्धि हुई है जो साफ तौर पर अनभिप्रेत और असावधानी है।**

- (i). एएमपीटीपीएल द्वारा उठाये गए इस मुद्दे के हवाले से, एमओपीटी ने यह कहते हुए स्वयं को सीमित कर लिया है कि पत्तन ने तो प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित दरों को ही कार्यान्वित किया है और वह इस पर टिप्पणी करने में असमर्थ है कि दरों को अधिसूचित करते समय भंडारण प्रभारों में कोई अशुद्धि हुई है या नहीं। एमओपीटी ने इस मुद्दे को इस प्राधिकरण पर छोड़ दिया है कि प्राधिकरण को मूल अपफ्रंट प्रशुल्क आदेश में अनुमोदित भंडारण प्रभारों में यदि कोई अशुद्धियां हुई हैं तो सुधार करने दो।
- (ii). जहां तक एएमपीटीपीएल द्वारा सूचित अनभिप्रेत अशुद्धि का संबंध है, यहां यह बताया जाता है कि, कार्यालय के रिकार्ड में उपलब्ध संबंधित संचिका का अवलोकन करने पर यह देखा गया है कि इस प्राधिकरण द्वारा अगस्त 2008 के आदेश में अनुमोदित 12 रु. प्रति टन प्रति दिन का भंडारण प्रभार उस समय की गई गणना पर आधारित है और यह भी कि भंडारण प्रभारों की तुलना अन्य बल्क टर्मिनल परिचालकों से की गई थी जो उसी गणना शीट का भाग बने थे। अगस्त, 2008 आदेश में भंडारण प्रशुल्क के निर्धारण के लिए भंडारण प्रभारों की गणना पत्रक संबंधित फाइलों में उपलब्ध है और **अनुलग्नक** के रूप में संलग्न है। उक्त परिकलन पत्रक यह दर्शाती है कि भंडारण प्रभार का परिकलन भंडारण प्रभारों के परिकलन के लिए संगत प्रतिमानों का अनुपालन करते हुए एक विज्ञानिक ढंग से किया गया। गणना के

अनुसार, भंडारण प्रभार 11/-रु. प्रति टन प्रति दिन निकलता है। अप्रेंट प्रशुल्क आदेश में निर्धारित भंडारण प्रभार पहले स्लैब के लिए 12/-रु. प्रति टन प्रति दिन निर्धारित किये गए थे।

- (iii). इसके अतिरिक्त, संबंधित फाइल में उपलब्ध सूचना के अनुसार, तब प्रचलित भंडारण प्रभार की तुलना अन्य बल्क टर्मिनल प्रचालकों यानी एमओपीटी में एसडब्ल्यूपीएल और वीपीटी में वीएसपीएल के साथ की गई है:-

भंडारण प्रभार	एसडब्ल्यूपीएल (दर प्रति टन/प्रति दिन या उसका एक भाग)	वीएसपीएल (दर प्रति टन/प्रति दिन या उसका एक भाग)
(क) निशुल्क अवधि	3 दिन	आयात 3 दिन निर्यात 21 दिन
	कोयला मेट कोक/कोक	
(ख) निशुल्क अवधि से इतर भंडारण प्रभार	1-5 दिन '10 रु. '15 रु.	1-10 दिन 12 रु.
	6-10 दिन '25 रु. '40 रु.	तत्पश्चात् 24 रु.
	11-20 दिन '50 रु. '75 रु.	खुले स्टैकिंग स्थान का भू-भाटक
	तत्पश्चात् '100 रु. '150 रु.	138 रु. प्रति 100 वर्ग मीटर/ सप्ताह

उक्तसारणी से, यह देखा जा सकता है कि एमओपीटी कोयला टर्मिनल के लिए तब अनुमोदित भंडारण प्रभार मुख्यतः कोयला प्रहस्तन के लिए अन्य टर्मिनलों अर्थात् गोवा में साऊथ वैस्ट पोर्ट लिमिटेड और वीपीटी में विज्ञाग सीपोर्ट प्रा.लि. (वीएसपीएल) के लिए नियत भंडारण प्रभारों से तुलनीय पाये गए थे। एमओपीटी में एक और टर्मिनल प्रचालक एसडब्ल्यूपीएल का प्रचलित भंडारण प्रभार चार स्लैबों के लिए 12/31/62/124 रु. प्रति टन प्रति दिन अथवा उसके एक भाग के लिए है।

संक्षेप में, एमओपीटी के मामले में अब एएमपीटीपीएल द्वारा परिचालित बर्थ संख्या 7 के लिए उक्त आदेश में अनुमोदित कोयला टर्मिनल के लिए अप्रेंट प्रभारण प्रभार, कार्यालयी रिकार्ड के अनुसार गणना द्वारा समर्थित है। यह पीपीटी से अपनायी गई दर नहीं है। 7 अगस्त 2008 के प्रशुल्क आदेश में पार्सिंग अभियुक्तियां थीं कि पारादीप पत्तन में कोयला टर्मिनल के लिए अप्रेंट प्रशुल्क तय करते समय समान भंडारण प्रशुल्क ढांचा अनुज्ञेय किया गया था।

- (iv). इस तरह, उक्त विश्लेषण को देखते हुए, एएमपीटीपीएल द्वारा उठाये गए मुद्दे कि बर्थ संख्या 7 के लिए एमओपीटी कोयला टर्मिनल के अप्रेंट प्रशुल्क आदेश पीपीटी कोयला टर्मिनल से भंडारण प्रभार का प्रतिलेखन करने में सदाशयी अशुद्धि है, निराधार है।
- (v). एएमपीटीपीएल ने 14 अप्रैल 2020 के अपने पत्र में पड़ौसी पत्तनों में प्रचलित दरों से ही गई तुलना जैसे चेटीनॉड-न्यू मंगलोर, कृष्णापट्टणम आर जेएसडब्ल्यू जयगढ़ से तुलना की है। कृष्णापट्टणम और जेएसडब्ल्यू जयगढ़ प्रशुल्क विनियामक इस प्राधिकरण के अंतर्गत नहीं आते अतः यह प्राधिकरण टिप्पणियां करने की स्थिति में नहीं है। जहां तक चेटीनॉड मंगलोर कोक टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड के नाम में अधिसूचित अप्रेंट प्रशुल्क का संबंध है, यह बल्क कार्गो प्रहस्तन के लिए है और 16 नवंबर, 2015 के आदेश संख्या टीएएमपी/60/2015-एनएमपीटी द्वारा अनुमादित संदर्भ प्रशुल्क पर आधारित हैं। एनएमपीटी स्थित परियोजना के लिए उक्त आदेश में अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क भंडारण प्रभार निकालने के लिए एनएमपीटी द्वारा प्रस्तुत प्रतिमानों पर आधारित है।

- (ब). जहां तक कोयला टर्मिनल के लिए 2008 के अप्रेंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों कोयला टर्मिनल के लिए वर्ष 2008 में अनुमोदन मांगते समय एमओपीटी द्वारा सुविचारित मानकों और एएमपीटीपीएल द्वारा 7 अगस्त, 2008 के प्रशुल्क आदेश में यह प्राधिकरण द्वारा सुविचारित प्रतिमानों की तुलना के सारांश के बारे में दलील (घ) का संबंध है, नीचे दिया जा रहा है उक्त सकारण आदेश के संबंधित पैराओं में निकाले गए तर्कों को उनके 30 अक्तूबर, 2019 के अभ्यावेदन को हमारे विश्लेषण के एक भाग के रूप में लिया जाता है:-

विवरण	कोयला टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित मानक	एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित	इस प्राधिकरण के 7 अगस्त 2008 द्वारा अनुमोदित प्रशुल्क आदेश में प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित
(i). प्रति वर्ग मीटर स्टैकिंग क्षमता	3.00 एमटी	4.5 एमटी	4.70 एमटी
(ii). प्लॉट टर्न ओवर (बारियों की संख्या)	12	17	20
(iii). भंडारण प्रभार	वार्षिक राजस्व अपेक्षा का 1%	शून्य	एआरआर का 1% यानी 8474 लाख रु. के वार्षिक राजस्व के लिए पूरे वर्ष के लिए 85 लाख रु.
(iv). भंडारण दर स्लैब	वार्षिक राजस्व अपेक्षा का 1%	शून्य	पहले 5 दिन 12 रु. पीएमटी/दिन 6 से 10 दिन 24 रु. पीएमटी/दिन 11 वें दिन से 48 रु. पीएमटी/दिन
(v). निशुल्क भंडारण अवधि	25	30	15

**विश्लेषण: उपरोक्त प्रत्येक प्रतिमान पर कथित सकारण आदेश के संबंधित पैराओं का संदर्भ किया जाना:**

(i). स्टैकिंग क्षमता:

7 अगस्त 2008 के आदेश के पैरा 9 (iv) (क) को नीचे उद्धृत किया जाता है:-

“(क). स्टैकिंग क्षमता अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिशानिर्देशों में दिए गए प्रतिमानकों के अनुसार स्टैकिंग कारक 3 टन प्रति वर्ग मीटर क्षेत्र है। सर्वोत्तम यार्ड क्षमता के परिकलन में एमओपीटी द्वारा यह कारक 45 टन सुविचारित किया गया है। पत्तन द्वारा प्रस्तुत किया गया विस्तृत विश्लेषण और इसके द्वारा कार्यगत निजी टर्मिनल साऊथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड (एसडब्ल्यूपीएल) से प्राप्त की गई स्थिति 5 टन प्रति वर्ग मीटर क्षेत्र का स्टैकिंग कारक दर्शाती है। तथापि, पत्तन ने सर्वोत्तम घाट क्षमता की गणना के लिए यह कारक 4.5 टन का अनुमान लगाया है। सुरुगांव पत्तन उपयोक्ता असोसिएशन ने बताया है कि चूंकि कोक एक निम्नतर घनत्व का है, इसलिए स्टैकिंग कोयला के लिए अपेक्षित क्षेत्र की तुलना में अधिक क्षेत्र की आवश्यकता होगी। इसलिए एसडब्ल्यूपीएल से प्राप्त की गई स्थिति के आधार पर एमओपीटी द्वारा अनुमानित 4.5 टन कोयला प्रति वर्ग मीटर के चट्टा की पुनः जांच किए जोन की आवश्यकता है। इस संदर्भ में, यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि पत्तन द्वारा भेजी गई सैद्धांतिक गणना 5 टन प्रति वर्ग मीटर का चट्टा कारक स्पष्ट रूप से दर्शाती है जोकि साध्य है। यह उसी पत्तन में प्रचालन कर रहे निजी टर्मिनल प्रचालक एसडब्ल्यूपीएल के लिए प्रतिवेदित स्थिति भी है। पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) ने कोयला टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु अपने प्रस्ताव में 4.7 टन कोयले पर विचार किया है जो प्रति वर्ग मीटर क्षेत्र चट्टा लगाया जा सकता है जिसे उस पत्तन द्वारा अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के समय इस प्राधिकरण द्वारा स्वीकार किया गया है। एमओपीटी की स्वयं की गणना के आधार पर और कोयला टर्मिनल के लिए दूसरे पत्तन द्वारा अनुमानित चट्टा क्षमता पर विचार करते हुए, एमओपीटी पर कोयला टर्मिनल के लिए स्टैकिंग क्षमता 4.7 टन प्रति वर्ग मीटर प्रति वर्ष अंगीकृत करना अनुपयुक्त नहीं होगा।

अतः यह देखा जा सकता है कि यार्ड क्षमता के निर्धारण के लिए उक्त अपफ्रंट प्रशुल्क आदेश में सुविचारित संवर्धित स्टैकिंग प्रतिमान एमओपीटी के 25 अप्रैल, 2008 के एमओपीटी के प्रस्ताव पर आधारित हैं जिसे किसी अन्य कोयला टर्मिनल में उनके अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण में सुविचारित प्रतिमान को अद्यतन किया गया था।

(ii). प्लॉट टर्न ओवर और (v) निशुल्क अवधि:

इस मुद्दे पर निशुल्क अवधि को 15 दिन से बढ़ा कर 25 दिन करने के लिए एएमपीटीपीएल के पहले अनुरोध का पूर्व के पैराओं में विश्लेषण करते समय स्पष्ट कर दिया गया है।

(iii). भंडारण प्रभार और (iv), भंडारण दर स्लैब:

7 अगस्त 2008 के आदेश के संबंधित पैरा 9(vii) (ख) और (घ) नीचे उद्धृत किया जाता है:-

“9(vii)(ख). दिशानिर्देश प्रहस्तन प्रभार में और भंडारण प्रभार तथा विविध प्रभार प्रत्येक के लिए 1 प्रतिशत में प्रभाजित की जाने वाली कुल राजस्व आवश्यकता के 98 प्रतिशत की अपेक्षा करते हैं। एनओपीटी ने के लिए कोई प्रशुल्क प्रस्तावित नहीं किया है कि विविध सेवाएं अप्रॉफिट की सूची में नहीं हैं और अनुरोध किया है कि कार्गो प्रहस्तन सेवाओं से आगे किसी गतिविधि के लिए प्रचालक को सक्षम प्राधिकारी से जरूरी अनुमोदन प्राप्त करने के पश्चात् अलग से प्रभार वसूल करने की अनुमति अवश्य दी जाए। विलंबशुल्क प्रभार के संबंध में भी, पत्तन को ऐसा लगता है कि प्रचालक इस सेवा के लिए प्रशुल्क वाद में भी, प्रस्तावित कर सकता है। इस संदर्भ में, यह स्वीकार करना होगा कि निर्धारित अप्रॉफिट दर अनुमानित राजस्व आवश्यकता को पूरा करने की सीमा है। रियायत की अवधि के दौरान राजस्व आवश्यकता के किसी परिवर्तन के लिए दिशानिर्देश नहीं है और परिणामस्वरूप, अप्रॉफिट प्रशुल्क सीमाओं में, दिशानिर्देश में यथा निर्धारित वार्षिक वृद्धि की सीमा तक को छोड़कर कोई परिवर्तन नहीं किया जा सकेगा। इसलिए, समनुदानग्राही द्वारा प्रदान की जाने वाली विभिन्न सेवाओं के लिए प्रशुल्क राजस्व आवश्यकता को पूरा करने के लिए अप्रॉफिट निर्धारित किया जाता है।”

“(घ). एमओपीटी द्वारा कही गई बात कि विलंबशुल्क प्रभार दिशानिर्देशों द्वारा कवर नहीं है, सही नहीं है। जैसाकि पहले बताया जा चुका है, दिशानिर्देश कोयला टर्मिनल के लिए 25 दिनों की निशुल्क अवधि स्वीकार करने के पश्चात् भंडारण प्रभार से पूरा किए जाने के लिए 1 प्रतिशत राजस्व आवश्यकता विनिर्दिष्ट करते हैं। दिशानिर्देशों के अनुसार, भंडारण प्रभार पर पहुंचने के लिए 1 प्रतिशत राजस्व आवश्यकता (अर्थात् 85 लाख रु.) पर विचार किया गया है। चूंकि सर्वोत्तम घाट क्षमता के निर्धारण के लिए प्लॉट टर्नओवर संशोधित कर 12 के निर्धारित प्रतिमानक से 20 किया गया है, इसलिए निशुल्क दिवसों की संख्या उपयुक्ततः संशोधित की गई है और दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट 25 दिनों के विपरीत 15 दिन निर्धारित की गई है। 15 दिनों की निशुल्क अवधि स्वीकार करने के पश्चात् उपलब्ध अर्जन दिवसों के राजस्व पर विचार करते हुए, भंडारण प्रभार निशुल्क अवधि के बाद प्रथम पांच दिवसों अर्थात् 16वें दिन से 20वें दिन रु. 12 प्रति टन प्रति दिवस अथवा उसका भाग, अगले पांच दिवसों (21वें दिन से 25वें दिन) के लिए रु. 24 प्रति टन अथवा उसका भाग और उसके पश्चात् की अवधि (26वें दिन से आगे) के लिए रु. 48 प्रति टन अथवा उसका भाग निर्धारित किया गया है। इस निर्धारित प्रशुल्क ढांचे से राजस्व आवश्यकता का 1 प्रतिशत पूरा किया जा सकता है।”

पारादीप पत्तन में कोयला टर्मिनल का अप्रॉफिट प्रशुल्क निर्धारित करते समय समान प्रशुल्क ढांचा स्वीकार किया गया है।”

इस प्रकार, मूल प्रशुल्क आदेश साफ तौर पर यह बताता है कि भंडारण प्रभारों का परिकलन अप्रॉफिट प्रशुल्क परिकलन में सुविचारित प्रतिमानों पर आधारित है।

(iv). उपरोक्त से यह देखा जा सकता है कि 7 अगस्त 2008 का आदेश निर्धारित मानकों अथवा एओपीटी द्वारा सुविचारित प्रतिमान से हटने के कारण स्पष्ट करता है। उसमें कोई स्पष्ट अथवा अनभिप्रेत जैसी कोई अशुद्धि नहीं है।

(ङ). एएमपीटीपीएल द्वारा उठाये गए इस मुद्दे का विश्लेषण की अशुद्धियों का सुधार अथवा उपचार करना प्राधिकरण के अधिकार क्षेत्र में आता है तथा यह उनका एक अंतर्निष्ठ कार्यक्षेत्र है, दिशानिर्देश 2008 के खंड 3.8.4 और 3.8.5 द्वारा प्रदत्त शक्तियों सहित परंतु सीमित नहीं है।

(i). केंद्र सरकार के नीतिगत निर्देशों के रूप में महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 की धारा 111 के अंतर्गत जारी अप्रॉफिट प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 के खंड 2.8 के अनुसार, जो इस प्राधिकरण पर बाध्यकर है, एक बार प्रशुल्क सीमाएं निर्धारित कर दिये जाने के पश्चात् वे केवल वार्षिक सूचकांकन के अधीन ही रहते हैं। 2008 के दिशानिर्देशों में पहले से बोली लग चुकी परियोजनाओं के लिए पहले से निर्धारित अप्रॉफिट प्रशुल्कों की समीक्षा का कोई उपबंध नहीं है। अतः यह प्राधिकरण के पास बोली पश्च स्थिति में किसी अप्रॉफिट प्रशुल्क की समीक्षा करने का अधिदेश नहीं है।

(ii). एएमपीटीपीएल द्वारा जिन दो मामलों का उल्लेख किया गया है कि जहां इस प्राधिकरण ने भंडारण प्रभारों में सुधार किया है वे संशोधन मूल प्रशुल्क आदेश में स्पष्ट तौर पर अनभिप्रेत अशुद्धि पर आधारित थे जैसी पिछले पैराओं में चर्चा की गई है। कोई अनभिप्रेत अथवा स्पष्ट अशुद्धि नहीं है कि भंडारण प्रभार में सुधार की जरूरत पड़े।

- (iii). जहां तक एएमपीटीपीएल द्वारा अप्रकट प्रशुल्क दिशानिर्देश के खंड 3.8.4 और 3.8.5 के संदर्भ का संबंध है, यह उल्लेख किया जाता है कि खंड 3.8.4 अनुवद्ध करता है कि या तो स्वयं अथवा प्राप्त शिकायत के आधार पर या तो किसी प्रचालक द्वारा दरमानों के कथित गलत रूप से लागू करने पर जांच की जायेगा। यदि प्रचालक इस प्रकार दिये गए निर्देशों का अनुपालन करने में असफल रहता है तो संबंधित पत्तन न्यास संबंधित रियायत करार के उपबंधों के अनुसार प्रचालक के विरुद्ध दांडिक कार्रवाई आरंभ कर सकता है। खंड 3.8.5 अनुवद्ध करता है कि यदि किसी निजी प्रचालक के दरमानों और सोपाधिकता कथन का स्पष्टीकरण अथवा व्यवस्था का कोई प्रश्न उठता है तो वह मामला प्राधिकरण को भेजा जायेगा और इस संबंध में उसका निर्णय प्रचालक पर बाध्यकर होगा।
- (iv). एएमपीटीपीएल का अभ्यावेदन अप्रकट प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 के ऊपर उल्लिखित खंडों के अंतर्गत फिट नहीं होता।
- (च). एएमपीटीपीएल ने 14 अप्रैल, 2020 के पत्र के द्वारा प्राधिकरण द्वारा दो अन्य अप्रकट प्रशुल्क मानकों में अर्थात् बैस्ट क्वे मल्टीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड (डब्ल्यूक्यूएमपीएल) के लिए 18 मई 2018 के आदेश संख्या टीएमपी/85/2017-वीपीटी और इस प्राधिकरण द्वारा 20 फरवरी 2020 के आदेश संख्या टीएमपी/54/2019-जेपीटीपीएल द्वारा अनुमोदित जेएसडब्ल्यू पारादीप टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (जेपीटीपीएल) में अनुमोदित भंडारण प्रभारों में सुधार की ओर दिलाया है।
- (i). जहां तक एएमपीटीपीएल के 14 अप्रैल, 2020 के पत्र में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित बैस्ट क्वे मल्टीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड (डब्ल्यूक्यूएमपीएल), वीपीटी में अप्रकट दिशानिर्देश, 2008 के अंतर्गत शासित एक वीओटी परिचालक, के मामले में यह कहना है कि इस प्राधिकरण द्वारा 18 मई 2018 को पारित आदेश संख्या टीएमपी/85/2017-वीपीटी डब्ल्यूक्यूएमपीएल द्वारा दायर रिट याचिका संख्या 2017 की 28595 में तेलंगाना और आंध्र प्रदेश राज्य के लिए माननीय हैदराबाद उच्च न्यायालय के 14 दिसंबर 2019 को पारित आदेश के अनुपालन में था। उक्त आदेश के पैरा संख्या 14 (iv) (क) और (घ) नीचे पुनरुद्धरित हैं:-
- 18 मई 2018 के आदेश संख्या टीएमपी/85/2017-वीपीटी का पैरा 14 (iv) (क) (घ)
- “(क). ----- वीपीटी ने बाद में उल्लेख किया कि फरवरी 2009 के आदेश में अनुमोदित भंडारण परिकलन में गलती रह गई है और उक्त आदेश में अनुमोदित भंडारण प्रशुल्क में अशुद्धि सुधार का प्रस्ताव प्रस्तुत किया जैसा पूर्व के पैरा में चर्चा की गई है। ऐसा है तो, यह प्राधिकरण भंडारण प्रभार के अशुद्धि सुधार के डब्ल्यूक्यूएमपीएल के अभ्यावेदन पर सुविचार करता है ताकि वीपीटी के तब के प्रस्ताव और फरवरी 2009 के प्रशुल्क आदेश से प्रवाहित हुई गलती को सुधारा जा सके।
- “(घ). जैसा पहले बताया गया है, अप्रकट प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2008 के खंड 2.8 के अनुसार अप्रकट निर्धारित प्रशुल्क कैप्स 30 वर्ष की संपूर्ण परियोजना अवधि में सूचकांकन के अधीन रहेंगे। अप्रकट प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 परियोजना अवधि के दौरान इस प्राधिकरण द्वारा नियत अप्रकट प्रशुल्क को संशोधित करने का कोई स्कोप नहीं छोड़ा है। प्रस्तुत मामले में, डब्ल्यूक्यूएमपीएल क 16 जून 2017 और 30 जून, 2017 के अभ्यावेदनों पर विचार करने के माननीय उच्च न्यायालय के विशिष्ट निदेशों को देखते हुए और कि पत्तन द्वारा फरवरी 2009 के आदेश में भंडारण प्रभार में अशुद्धि के सुधार करने की संस्तुति को ध्यान में रखकर, यह प्राधिकरण अशुद्धि में सुधार करने को सहमत है। यह प्रक्रिया केवल फरवरी, 2009 के आदेश में डब्ल्यूक्यूएमपीएल और लाइसेंसदाता पत्तन (वीपीटी) दोनों द्वारा भंडारण प्रभार परिकलन में पाई अशुद्धि के सुधार तक सीमित रहेगी।”
- (ii). जहां तक एएमपीटीपीएल द्वारा अपने 14 अप्रैल, 2020 के पत्र में वीपीटी में जेएसडब्ल्यू पारादीप टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (जेपीटीपीएल) क मामले में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित लौह अयस्क के भंडारण प्रभारों में संशोधन की ओर उठाये गए प्रश्न का संबंध है, यह कहना है कि, जेपीटीपीएल ने अपने नाम में दरमानों की अधिसूचना चाहते समय उल्लेख किया कि भंडारण प्रभार निर्धारण में एक अशुद्धि है और इसका सुधार करने को कहा। 20 फरवरी 2020 के आदेश संख्या टीएमपी/54/2019-जेपीटीपीएल के पैरा 13(v) और (जे) के संगत उद्धरण नीचे पुनः उद्धरित किया जाता है:-

20 फरवरी, 2020 के आदेश का पैरा 13 (v) (j)।

*“13(v)(j). “.....केवल एक अशुद्धि पायी गई है जो जून 2014 के संदर्भ प्रशुल्क में रह गई उसे सुधारा जा रहा है। यह सुधार किसी भी प्रकार से इस प्राधिकरण द्वारा जुलाई 2008 और जून 2014 में अनुमोदित अपफ्रंट/संदर्भ प्रशुल्क की समीक्षा नहीं समझा जायेगा।”*

- (iii). इस प्रकार सारांश में, इस प्राधिकरण द्वारा डब्ल्यूक्यूएमपीएल मामले में मूल अपफ्रंट प्रशुल्क आदेश में भंडारण प्रभारों के परिकलन में हुई अशुद्धि को वीपीटी के प्रस्ताव के आधार पर और माननीय न्यायालय के आदेश के अनुपालन में आदेश पारित किया गया था।

जेएसडब्ल्यू पारादीप टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड के मामले में मूल अपफ्रंट प्रशुल्क आदेश में निर्धारित प्रति टन आधार पर था। जून 2014 में अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क आदेश में, अपफ्रंट प्रशुल्क आदेश को, सूचकांकन के पश्चात् अपनाये जाने पर, उगाही की यूनिट गलती से “प्रति एमटी प्रति दिन आधार” के रूप में निर्धारित किया गया न कि “प्रति एमटी”। जैसा उक्त आदेश में कहा गया है, उगाही की यूनिट “प्रति टन” बोली दस्तावेज और रियायत करार में साफ दी हुई है न कि 5 जून 2014 के आदेश में उल्लेख है जैसा पीपीटी द्वारा चर्चा की गई है। अतः केवल एक गलती जो जून 2014 के संदर्भ प्रशुल्क आदेश में हो गई थी, उसे इस प्राधिकरण द्वारा सुधार दिया गया है।

एएमपीटीपीएल द्वारा अपने भंडारण प्रभार मुद्दे की तुलना डब्ल्यूक्यूएमपीएल और जेएसडब्ल्यू के साथ अप्रासंगिक पाया जाता है क्योंकि वे तुलनीय नहीं हैं। इसलिए, इस प्राधिकरण पर यह प्रश्न उठाना कि यह सभी टर्मिनल प्रचालकों से एक समान व्यवहार नहीं करने का प्रश्न नहीं उठता।

- (iv). एएमपीटीपीएल के मामले में ऐसी कोई स्पष्ट गलती नहीं है जैसी कि एएमपीटीपीएल ने भंडारण प्रभारों में बतायी है। यहां तक कि लाइसेंस प्रदाता पत्तन ने, 14 अप्रैल 2020 के एएमपीटीपीएल के निवेदन के हवाले से अपने 13 मई 2020 के पत्र में एएमपीटीपीएल के मुद्दों को दोहराया भर है। एमओपीटी ने अपफ्रंट प्रशुल्क आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित भंडारण प्रभारों में किसी अशुद्धि का उल्लेख नहीं किया है।

**ग. माननीय उच्च न्यायालय के समक्ष एएमपीटीपीएल के 30 अक्टूबर, 2019 के अभ्यावेदन जिस पर माननीय उच्च न्यायालय ने 5 फरवरी, 2020 को आदेश पारित किया था, शीर्षक (ख) के अंतर्गत किये गए विश्लेषण के आधार पर निष्कर्ष।**

- (i). एमओपीटी स्थित कोयला प्रहस्तन टर्मिनल बर्थ संख्या 7 के अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए इस प्राधिकरण द्वारा 07 अगस्त, 2008 के प्रशुल्क आदेश संख्या टीएएमपी/23/2008-एमओपीटी भारत सरकार द्वारा जारी “महापत्तनों में पीपीपी परियोजनाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण दिशानिर्देश 2008” के अनुपालन में और एमओपीटी के प्रस्ताव के आधार पर विधिवत् परामर्श प्रक्रिया के अनुपालन के पश्चात्, पारित एक सकारण आदेश है। उक्त आदेश को पारित करने से पूर्व एमओपीटी सहित संबंधित हितधारकों से भी प्रशुल्क कार्यवाही के दौरान परामर्श किया गया था।
- (ii). संबंधित फाइल से यह देखा गया है कि अगस्त 2008 में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित भंडारण प्रभार उस समय भंडारण प्रभार निकालने के लिए की गई गणना पर आधारित है और साथ ही अन्य बल्क टर्मिनल प्रचालकों के भंडारण प्रभारों से तुलना भी की गई थी। भंडारण प्रभार पीपीटी के कोयला टर्मिनल के लिए निर्धारित दर पर आधारित नहीं है इस बारे में एएमपीटीपीएल की धारणा गलत है। ऊपर किये गए विश्लेषण के अनुसार भंडारण प्रभार में इस प्रकार की कोई स्पष्ट गलती नहीं है। अतः एएमपीटीपीएल द्वारा उठाया गया मुद्दा कि पीपीटी कोयला टर्मिनल अपफ्रंट प्रशुल्क आदेश से भंडारण प्रभारों को एमओपीटी की बर्थ संख्या 7 के कोयला टर्मिनल के लिए प्रतिलेखन करते समय सदाशयी गलती हुई है निराधार है।
- (iii). जहां तक एएमपीटीपीएल द्वारा हवाला दिये गए दो मामलों का संबंध है अर्थात् (क) वीपीटी के वैस्ट कवे मल्टीपोर्ट प्रा.लि. और (ख) पीपीटी में जेएसडब्ल्यू पारादीप टर्मिनल प्रा.लि. इस प्राधिकरण द्वारा दोनों ही मामलों में अपफ्रंट भंडारण प्रशुल्क को स्पष्ट अशुद्धि को ठीक करने के लिए किया गया था जो दो प्रशुल्क अधिसूचनाओं 2018 के सकारण आदेश संख्या टीएएमपी/85/22017-वीपीटी और 20 फरवरी 2020 के सकारण आदेश संख्या टीएएमपी/54/2019-जेपीटीपीएल में वर्णित किये गए हैं।

एएमपीटीपीएल के मामले में कोई स्पष्ट अशुद्धि नहीं है, अतः भंडारण प्रभार में, जैसा एएमपीटीपीएल ने उल्लेख किया है। यहां तक कि लाइसेंस प्रदाता पत्तन एमओपीटी ने एएमपीटीपीएल के 14 अप्रैल 2020 के निवेदन के

हवाले से 13 मई 2020 के अपने पत्र में एएमपीटीपीएल के मुद्दों को दोहराया भर है। एमओपीटी ने अप्रैट प्रशुल्क आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित भंडारण प्रभारों में किसी अशुद्धि का कोई उल्लेख नहीं किया है।

- (iv). अप्रैट प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2008 के खंड 2.8 के अनुसार एक बार प्रशुल्क सीमा निर्धारित हो जाने के बाद वे केवल सूचकांकन के अधीन होते हैं। 2008 के दिशानिर्देश उन परियोजनाओं के पहले से निर्धारित अप्रैट प्रशुल्क की समीक्षा के उपबंध नहीं करते जो पहले से 'बिड आउट' हो चुकी होती हैं। अतः इस प्राधिकरण के पास बोली पश्च स्थिति में किसी अप्रैट प्रशुल्क बाद की समीक्षा करने का अधिकार नहीं है। एमओपीटी ने इस प्राधिकरण द्वारा अप्रैट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसरण में 7 अगस्त 2008 के कथित आदेश में अनुमोदित अप्रैट प्रशुल्क के आधार पर बोलियां आमंत्रित की थी।

- (v). (क). जहां तक एएमपीटीपीएल के अपने टर्मिनल के ऊंचे प्रभारों के मुख्य मुद्दे का प्रश्न है, यह दोहराने की लागत पर यह दोहराया जाता है कि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरें अधिकतम होती हैं और परिचालक कम दर प्रभारित कर सकता है। इस संबंध में दरमानों में 1.2 सामान्य निबंधन और शर्तों के अंतर्गत एक उपयुक्त टिप्पणी संख्या (v) निर्धारित कर दी गई है। ऐसी स्थिति में, एएमपीटीपीएल को मौजूदा दरों से कम भंडारण प्रभार प्रभारित करने की पूरी शिथिलता प्राप्त है।

- (ख). जहां तक पत्तन को यानी एमओपीटी, राजस्व हिस्से के भुगतान से उठे मामले का संबंध है, एमओएस के 11 जुलाई, 2018 के पत्र के पैरा 4 में विधि निर्धारित की गई है। एएमपीटीपीएल और एमओपीटी दोनों को परस्पर चर्चा करनी है और वर्ष 2019-20 से पहले की अवधि के लिए एमओएस के 11 जुलाई, 2018 के पत्र में निर्धारित राजस्व हिस्से के लिए बतायी गई विधि को अपनाते हुए एक अनुकूल सहमति बनानी होगी।

जैसा पहले बताया गया है, उक्त एमओएस पत्र में लेखांकित सिद्धांत यह है कि बीओटी प्रचालक को भंडारण प्रभार से प्राप्त वास्तविक राजस्व पर रियायत करार के अनुसार स्वीकृत दर पर अथवा मूल आदेश में आकलित भंडारण प्रभारों से, लागू वार्षिक सूचकांकन लागू करने के पश्चात, एआरआर पर परिकलित राजस्व हिस्से का, जो भी अधिक हो, भुगतान करना होगा।

इस मामले में, एएमपीटीपीएल ने, संयुक्त सुनवाई के दौरान पत्तन को क आश्वासन (अंडरटेकिंग) देना स्वीकार किया, जैसा डीपीटी में किया गया है। एमओपीटी और एएमपीटीपीएल इस मामले को परस्पर सहमति से सुलझा लें जैसा अडानी कांडला बल्क टर्मिनल प्रा.लि. और डीपीटी द्वारा किया गया है।

13. जैसा पहले चर्चा की गई है, तंगहाल पीपीपी परियोजनाओं पर 11 जुलाई 2018 के एमओएस के पत्र के पैरा 6 बताता है कि जब कभी तंगहाल परियोजनाओं में, एमओएस के पत्र में यथा परिभाषित, अपसामान्य भंडारण प्रभारों का मुद्दा उठे, पत्तन रियायत करार के निबंधनों और शर्तों के "करार, आशोधन अथवा परिवर्तन" के उपबंधों के अंतर्गत सुग्राही के साथ परामर्श करके भंडारण प्रभारों के यौक्तिकीकरण के एक उपयुक्त प्रस्ताव के साथ प्राधिकरण को संपर्क कर सकता है ताकि प्राधिकरण के संबंधित मूल प्रशुल्क आदेश के अनुसार एआरआर प्राप्त किया जा सके। एमओपीटी ने निशुल्क अवधि के मौजूदा 15 दिनों से बढ़ाकर 25 दिन करने का प्रस्ताव दायर किया और प्रस्ताव किया कि तीसरे स्लैब यानी 26 वें दिन से 30वें दिन तक के यौक्तिकीकृत भंडारण प्रभार तंगहाल पीपीपी परियोजना के अंतर्गत वर्ष 2019-20 के लिए 67.88 रु. प्रति टन प्रति दिन होगा। 67.88 रु. प्रति टन प्रति दिन की यह दर इस प्राधिकरण द्वारा 07 अगस्त 2008 के मूल प्रशुल्क आदेश में अंतिम स्लैब के लिए 48 रु. प्रति टन प्रति दिन के अनुमोदित भंडारण प्रभार और वर्ष 1 जनवरी 2008 आधार वर्ष के लिए वर्ष 20.09.2020 तक का डब्ल्यूपीआई सूचकांकन गुणक जो संचय तौर पर 1.41 (यानी 2017-18 तक संचयी सूचकांकन गुणक 35.08%, वर्ष 2018-19 और 2019-20 के लिए क्रमशः 2.07% और 2.56%) (अर्थात् 48x1.41) होता है, लागू करने के पश्चात् तनकलती है। एमओपीटी ने इसके अतिरिक्त, भंडारण प्रभार में और किसी यौक्तिकीकरण का प्रस्ताव नहीं किया है। एएमपीटीपीएल ने बताया है कि यद्यपि वे निशुल्क अवधि के मौजूदा 15 दिन से बढ़ा कर 25 करने को सहमत हो गए हैं, 25 दिन के बाद 67.88 रु. प्रति टन प्रति दिन की दर काफी अधिक है। इस मामले में, परामर्शी प्रक्रिया के दौरान एएमपीटीपीएल के अतिरिक्त, मैसर्स सेंद्र मैंगरीन आयरन ओर प्रा.लि. और डेल्टा जैसे प्रयोक्ताओं ने भी यह उल्लेख किया कि 25 दिन के बाद 67.88 रु. प्रति टन प्रति दिन की प्रस्तावित भंडारण दर अन्य पत्तनों की तुलना में काफी अधिक है और दावा किया कि अधिक भंडारण प्रभारों के कारण टर्मिनल में कार्गो नहीं आयेगा। न तो एमओपीटी ने और न ही अधिक दर बताने वाले प्रयोक्ताओं ने यह प्रस्ताव किया कि भंडारण प्रभार क्या होने चाहिए।

संयोगवश एएमपीटीपीएल ने 30 अक्टूबर, 2019 के अपने अभ्यावेदन में, जिसे एमओपीटी को भी अग्रेषित किया गया था, कार्गो के ठहराव समय, कार्गो निकासी स्लैब वार कुछेक संकल्पनाओं के आधार पर भंडारण प्रभार का परिकलन किया है जैसा इस आदेश के पैरा 3 (घ) (i) में चर्चा की गई है, ताकि अगस्त, 2008 के मूल प्रशुल्क आदेश में आकलित 85.28 लाख रु. का एआरआर प्राप्त किया जा



सके। एमओपीटी ने इस परिकलन पर कोई आपत्ति नहीं की है। अन्य किसी प्रयोक्ता ने भी कोई आपत्ति नहीं की। ऐसी स्थिति में और जैसा प्रयोक्ताओं ने और एएमपीटीपीएल ने उल्लेख किया है कि एमओपीटी ने अपने 11 अगस्त 2020 के वर्तमान प्रस्ताव में प्रस्तावित भंडारण प्रभार अधिक है, प्रयोक्ताओं द्वारा और एएमपीटीपीएल द्वारा उठायी गई आपत्तियों का समाधान करने में एमओपीटी के यौक्तिकीकृत भंडारण प्रभारों के प्रस्ताव के अभाव में यह प्राधिकरण एएमपीटीपीएल द्वारा किये गए परिकलन के आधार पर एएमपीटीपीएल द्वारा यथा प्रस्तावित 25 दिन की निशुल्क अवधि के पश्चात् प्रस्तावित यौक्तिकीकृत भंडारण प्रभारों के तीन स्लैबों को अर्थात् 26-30 दिन, 31 से 35 दिन और 36वें दिन के बाद, वर्ष 2019-20 के लिए अनुमोदित करता है।

14.1. परिणाम में और ऊपर दिये गए कारणों से और सामूहिक, विचार-विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण निम्नलिखित का अनुमोदन करता है:-

- (i). एएमपीटीपीएल के नाम में दरमान अधिसूचित करते हुए, इस प्राधिकरण द्वारा 4 जुलाई 2014 को पारित आदेश संख्या टीएमपी/13/2014-एमओपीटी की मौजूदा अनुसूची 4 के अनुसार लागू भंडारण प्रभारों को वर्ष 2019-20 के लिए, अर्थात् 1 अप्रैल, 2019 से 31 मार्च 2020 तक, निम्नलिखित से प्रतिस्थापित किया जाता है:

(दर रु. में प्रति टन प्रति अथवा या उसका एक भाग)

क्र.सं.	भंडारण प्रभार	वर्ष 2019-20 के लिए मौजूदा भंडार प्रभार लागू सूचकांकन के पश्चात्	1.4.2019 से 31.03.2020 तक संशोधित भंडारण प्रभार	एमओएस के 11 जुलाई 2018 के पत्र संख्या पीडी-13/1/2018-पीपीपी के अनुसार और वर्ष 2019-20 के लिए एमओपीटी द्वारा बताये गए अनुसार संदेय रायल्टी
1.	भंडारण प्रभार (0-15)	शून्य	अपरिवर्तित	शून्य
2.	भंडारण प्रभार (16-20 दिन)	16.97	अपरिवर्तित	अगस्त 2008 के आदेश में, लागू संचकांकन के पश्चात्, आकलित 85.28 लाख रु. के भंडारण प्रभारों से एआरआर का 1%
3.	भंडारण प्रभार (21-25 दिन)	33.94	अपरिवर्तित	अगस्त 2008 के आदेश में, लागू संचकांकन के पश्चात्, आकलित 85.28 लाख रु. के भंडारण प्रभारों से एआरआर का 1%
4.	भंडारण प्रभार (26 वें से 30 वें दिन तक)	67.88	2.91	वसूल किए गए वास्तविक भंडारण प्रभारों का 20% अथवा अगस्त 2008 के आदेश तारीख 07.08.2008 में, लागू संचकांकन के पश्चात्, आकलित 85.28 लाख रु. के भंडारण प्रभारों से एआरआर का 1%
5.	भंडारण प्रभार (31 वें से 35 वें दिन तक)		4.36	
6.	भंडारण प्रभार (36 वें दिन से आगे)		5.82	

- (i). पच्चीस निशुल्क दिन पोत के कार्गो की पूरी उतराई के बाद स्वीकार्य होंगे। निशुल्क अवधि की गणना के प्रयोजन के लिए, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस और टर्मिनल के गैर-कार्य दिवस अतिरिक्त होंगे।
- (ii). भंडारण प्रभार निर्धारित निशुल्क दिनों के बाद सभी दिनों के लिए देय होंगे जिसमें टर्मिनल के गैर-कार्य दिवस और सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस शामिल है।
- (iii). कार्गो पर भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए प्रोद्भूत नहीं होगा जब उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किया जाए और टर्मिनल प्रचालक अपने ऊपर आरोग्य कारणों से कार्गो सुपुर्दगी/नौभरण की स्थिति में नहीं हो।
- (iv). उक्त भंडारण अनुसूची वर्ष 2019-20 के एक वर्ष के अर्थात् 1 अप्रैल 2019 से 31 मार्च 2020 तक वैध होगी। 1 अप्रैल 2020 के बाद, मूल भंडारण अनुसूची, 4 जुलाई 2014 के आदेश में यथा अनुमोदित, उपयुक्त सूचकांकन के साथ, लागू होगी।

- (ii). एएमपीटीपीएल के पास, निर्धारित स्तर के स्थान पर उच्च निशुल्क अवधि के विस्तार के संबंध में पूरी शिथिलता प्राप्त है।

जहां तक पत्तन को यानी एमओपीटी, राजस्व हिस्से के भुगतान से उठे मामले का संबंध है, एमओएस के 11 जुलाई, 2018 के पत्र के पैरा 4 में विधि निर्धारित की गई है। एएमपीटीपीएल और एमओपीटी दोनों को परस्पर चर्चा करनी है और वर्ष 2019-20 से पहले की अवधि के लिए एमओएस के 11 जुलाई, 2018 के पत्र में निर्धारित राजस्व हिस्से के लिए बतायी गई विधि को अपनाते हुए एक अनुकूल सहमति बनानी होगी। जैसा पहले बताया गया है, उक्त एमओएस पत्र में लेखांकित सिद्धांत यह है कि बीओटी प्रचालक को भंडारण प्रभार से प्राप्त वास्तविक राजस्व पर रियायत करार के अनुसार स्वीकृत दर पर (यानी जैसा एमओपीटी ने दिया है 20%) अथवा मूल आदेश में (यानी 85.28 लाख रु.) आकलित भंडारण प्रभारों से, लागू वार्षिक सूचकांकन लागू करने के पश्चात, एआरआर पर परिकलित राजस्व हिस्से का, जो भी अधिक हो, भुगतान करना होगा।

एमओपीटी और एएमपीटीपीएल, जहां तक भंडारण प्रभार पर राजस्व हिस्से के भुगतान का संबंध है, परस्पर बातचीत करें और 2019-20 से पूर्व की अवधि के लिए एमओएस के 11 जुलाई 2018 के पत्र में निर्धारित विधि को अपनाने पर विचार करें। इस प्रयोजन के लिए एमओपीटी और एएमपीटीपीएल दोनों ही इस प्राधिकरण द्वारा इस आदेश में निर्धारित भंडारण प्रभारों को अपनाएं।

- 14.2. 2019-20 के एक वर्ष की अवधि के लिए 4 जुलाई 2014 के आदेश संख्या टीएएमपी/13/2014-एमओपीटी में भंडारण प्रभारों के यौक्तिकीकरण के एमओपीटी के प्रस्ताव का निपटान समझा जाए। इसके अतिरिक्त, माननीय बंबई उच्च न्यायालय की गोवा पीठ के 5 फरवरी 2020 के आदेश और माननीय उच्च न्यायालय के 7 अक्टूबर, 2020 के आदेश के अनुपालन में अडानी मरमुगांव पोर्ट टर्मिनल प्रा.लि. (एएमपीटीपीएल) के 30 अक्टूबर, 2019 के अभ्यावेदन और तत्पश्चात् इसी विषय पर एएमपीटीपीएल के 14 अप्रैल, 2020, 16 जुलाई 2020 और 19 सितंबर, 2020 के अभ्यावेदनों का भी निपटान समझा जाये।

टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा./ 388 /2020-21]

#### अनुलग्नक

प्राधिकरण फाइल संख्या टीएएमपी/23/2008-एमओपीटी के अनुसार 07 अगस्त, 2008 के आदेश में भंडारण प्रभार निकालने के लिए भंडारण प्रभार परिकलन				
क्र.सं.	विवरण	मानकों के अनुसार	टर्नओवर अनुपात के लिए एमओपीटी द्वारा अपनाया गया	प्राधिकरण द्वारा सुझाया गया
(i)	टर्न ओवर	12	17	20
(ii)	दिनों की औसत संख्या [365/ (i)]	30	21	18
(iii)	निशुल्क अवधि	25	18	15
(iv)	प्रति चक्र राजस्व अर्जन दिवस (ii -iii)	5	3	3
(v)	एक वर्ष में कुल अर्जन दिवस [(iv) * (i)]	60	51	60
(vi)	प्रत्याशित राजस्व अपेक्षा (रु. लाख में)	83.49	84.74	85.28
(vii)	प्रत्याशित भंडारण प्रभार प्रति दिन (vi) / (v) ( रु. में)	139148	166155	142132
(viii)	टर्मिनल क्षमता (टन में)	1764000	3750000	4606000
(ix)	प्रति दिन प्रहसूत औसत टनभार (viii)/365	4833	10274	12619
(x)	भंडारण प्रभार प्रति दिन प्रति टन (vii/ix)	29	16	11

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**  
**NOTIFICATION**

Mumbai, the 17th November 2020

**No. TAMP/31/2020-MOPT** .—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963) and in compliance of Orders dated 5 February 2020 and 7 October 2020 passed by the Hon'ble High Court of Bombay at Goa, the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the representation dated 30 October 2019 received from the Adani Mormugao Port Private Limited as in the Order appended hereto;

and

In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963) and in pursuance of Ministry of Shipping Letter No.PD-13/1/2018-PPP Cell dated 11 July 2018 on Stressed PPP Projects, the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal dated 11 August 2020 for rationalization of storage charge at Berth No. 7 operated by Adani Mormugao Port Private Limited received from Mormugao Port Trust as in the Order appended hereto.

**Tariff Authority for Major Ports**

**Case No. TAMP/31/2020-MOPT**

**Adani Mormugao Port Private Limited (AMPTPL)**

**Mormugao Port Trust (MOPT)**

**Applicants**

-----

**QUORUM**

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

**O R D E R**

(Passed on this 28th day of October 2020)

This Authority received a representation dated 30 October 2019 from the Adani Mormugao Port Terminal Private Limited (AMPTPL) to increase free period from present 15 days to 25 days and correct the storage charges approved in the tariff Order No. TAMP/23/2008-MOPT dated 07 August 2008 notified in the name of Mormugao Port Trust (MOPT) followed by AMPTPL letters dated 14 April 2020, 16 July 2020 and 10 September 2020 on the same subject of its representation dated 30 October 2019. The representation dated 30 October 2019 of AMPTPL also claimed that the AMPTPL's Berth No. 7 at MOPT qualified as a Stressed PPP Project in terms of the criteria established by the Stressed PPP Guidelines issued by the Ministry of Shipping (MOS) in the Government of India, entitling it to a rationalization of storage charges.

1.2. This Authority also received a proposal dated 11 August 2020 from MOPT for rationalization of storage charges at Berth No. 7 operated by AMPTPL for the year 2019-20 based on a separate application dated 25 May 2019 filed by the AMPTPL to MOPT in pursuance of MOS Letter No. PD-13/1/2018-PPP Cell dated 11 July 2018 on Stressed PPP Projects. Since the representation dated 30 October 2019 received from AMPTPL and the proposal dated 11 August 2020 received from MOPT are towards rationalization of storage charges at Berth No. 7 operated by AMPTPL, the representation dated 30 October 2019 of AMPTPL and the proposal dated 11 August 2020 of MOPT are tagged together and a common Order is passed as in hereunder.

2.1 This Authority had notified upfront tariff for Development of Coal handling terminal at berth no.7 at MOPT on DBFOT basis vide Order No.TAMP/23/2008-MOPT dated 07 August 2008 which was notified in the Gazette of India on 20 August 2008 vide Gazette No.141. The MOPT awarded the project to Adani Mormugao Port Terminal Private Limited (AMPTPL). Based on the proposal of AMPTPL, this Authority notified the Scale of Rates after indexation in the name of AMPTPL vide Order No.TAMP/13/2014-MOPT dated 4 July 2014. The said Order was notified in the Gazette of India on 25 July 2014 vide Gazette No.224.

2.2. The relevant extracts of storage charges schedule and relevant Note(i) prescribed in the upfront tariff Order dated 7 August 2008 and in the tariff Order dated 4 July 2014 notifying SOR in the name of AMPTPL are given below:

- (i). Order No.TAMP/23/2008-MOPT dated 7 August 2008:

**“4. STORAGE CHARGES:**

The Storage charges for the cargo stored in the stack yard beyond the free period shall be as below:

(Rate in ₹ per tonne per day or part thereof)

Sl. No.	Commodity	Rate for five days for the balance cargo remaining after the free period	Rate for sixth day to tenth day for the balance cargo	Rate for Eleventh day onwards for the balance cargo
1.	Coal (all types)	12	24	48

**Note:**

- (i). Fifteen free Days shall be allowed, after complete discharge of vessel's cargo. For the purpose of calculation of free period, customs notified holidays and Terminal's non- working days shall be excluded.
- (ii). Order No.TAMP/13/2014-MOPT dated 4 July 2014 [After Indexation]:

**“4. STORAGE CHARGES:**

The Storage charges for the cargo stored in the stack yard beyond the free period shall be as below:

(Rate in ₹ per tonne per day or part thereof)

Sl. No.	Commodity	Rate for five days for the balance cargo remaining after the free period	Rate for sixth day to tenth day for the balance cargo	Rate for Eleventh day onwards for the balance cargo
1.	Coal (all types)	15.79	31.58	63.16

**Note:**

- (i). Fifteen free Days shall be allowed, after complete discharge of vessel's cargo. For the purpose of calculation of free period, customs notified holidays and Terminal's non- working days shall be excluded.

3. The submissions made by AMPTPL in its representation dated 30 October 2019 to this Authority for rationalization of storage charge approved by this Authority vide Order dated 07 August 2008 notifying the Scale of Rates in the name of MOPT are summarized below:

(A). TAMP Notification of upfront tariff for Berth No.7 at MOPT:

- (i). Optimal yard capacity is 3.75 million tons, based on a stacking limit of 4.5 tons/ sq. mtr. (by reference to the stacking achieved by a terminal operator at MOPT who is catering to a related entity only and is transporting cargo volumes largely by rail) contrary to the stacking limit of 3 tons/ sq. mtr. set out in the 2008 Tariff Guidelines.
- (ii). The stockyard plot is not sufficiently large and there are railway tracks running through that plot limiting the area even further. The turnover ratio is not more than 6 on account of slower cargo evacuation for want of railway rakes and road transportation restrictions as opposed to 17 determined under the Tariff Notification, again based on the efficiency experienced by the captive berths 5A and 6A being operated by South West Port Limited, a JSW Group Company.
- (iii). The Tariff Notification considered the Capital Cost of the Coal Handling Terminal at Berth No.7 of MOPT, Goa at INR 252.43 crores. However, AMPTPL invested over INR 460 crores in establishing the Coal Handling Terminal at Berth No.7 of MOPT, Goa, and this increased capital cost and its implication on the revenue requirement has not been factored in while determining the Tariff in the Tariff Notification.
- (iv). The constraints and limitations in respect of the MOPT Berth No.7 which is multi-user terminal with both road as well as rail movement of cargo whereas the infrastructure for evacuation of cargo by both rail as well as road is not sufficiently developed was not considered.

- (v). Based on the tariff purportedly set for a differently circumstanced port terminal at Paradip, a graded scale of storage charges was set for the MOPT Berth No.7 at INR 12 per ton per day or part thereof for the first 5 days beyond the free storage period, INR 24 per ton per day or part thereof for the next 5 days and INR 48 per ton per day after the 25<sup>th</sup> day (including the 15 day free storage period).

(B). Concession Agreement and thereafter:

- (i). AMPTPL executed the Concession Agreement dated 22 September 2009 with the MOPT for developing the Coal Handling Terminal at Berth No.7 of MOPT.
- (ii). The AMPTPL commenced its commercial operations at Berth No.7 on or about 06 June 2014 and the capacity utilisation of the quay equipment is grossly underutilised.
- (iii). The underutilization of capacity is not on account of any defaults or deficiencies on the part of AMPTPL in the discharge or storage or loading of cargoes but solely on account of the lack of availability of railway rakes, lack of a four-lane highway and restrictions imposed by MOPT on road transportation of coal.
- (iv). As per the 2008 guidelines, stacking space should be 70% of the total allotted area whereas due to re-purposed project land with two different locations AMPTPL was allotted a storage yard space of only 41345 M2 out of 95742 M2 (43%) of the total project land. As a corollary to the lower rate of evacuation of cargo, the storage times have increased substantially, reducing the plot turnover to 6-7 times with a storage period of about 60 days. As the extension of the storage period is on account of the MOPT's lack of proper planning, creation of infrastructure and allocation of cargo, the terminal users are unwilling to bear the storage costs imposed under the TAMP Tariff Notification as that is prohibitively expensive. This is best illustrated by the following example:-

Tariff (as per TAMP)	Handling Charges of INR 183 per ton
	Storage Charges of INR 12/24/48 per ton per day
Average Storage Time	60 Days
Free Storage Time	15 Days
Chargeable Storage Days	45 Days
Storage Charges	INR (12*5) + (24*5) + (48*35)
	= INR 1860 per ton
Storage Charges are 8 times the Handling Charges	
Storage Charges are 809 time the Storage Charges under the Tariff Guidelines	

- (v). The exorbitant and unreasonable character of Storage Charges applicable to Berth No.7 at MOPT are self-evident from the following table setting out the Storage Charges applicable at competing Ports/ Terminals with the same catchment area for port users:-

Comparative Storage Charges-

Ports	No. of Days								Remarks
	0-15	16-20	21-25	26-30	31-45	46-60	61-75	76-90	
AMTPL, Goa	0	16.54	33.08	66.16	66.16	66.16	66.16	66.16	Rate per MT per Day or part thereof
Chettinad Mangalore New	0	0	0	1.07	1.61	2.14	2.14	2.14	Rate per MT per Day or part thereof
Krishnapatnam	0	0	0	0	0	15	25	25	Day for 15 days period or part thereof
JSW Jaigarh Port	0	0	0	0	0	10	10	20	Per month on maximum cargo at any particular day or part thereof

- (vi). Such an excessive rate of storage charges is a definite deterrent for the cargo interests to discharge their cargo at Berth No.7 of MOPT, and makes the entire project commercially unviable.
- (vii). The AMPTPL has had a negative return on capital employed, for the reason that the MOPT specifications for the Coal Handling Terminal were disproportionately excessive to the evacuation constrained use-case. The return on capital employed as per AMPTPL's audited books of accounts for the past 5 years is set out below:

Sl. No.	Year	Volume of Cargo Handled (MT)	Cargo Handling Revenue (₹ Crores)	Operating Costs (₹ Crores)	Return on Capital Employed (%)
1	2014-15	8,60,339	18.63	12.62	-3
2	2015-16	18,12,324	44.42	26.20	-3
3	2016-17	19,59,252	48.08	30.28	-2
4	2017-18	11,22,377	27.72	21.42	-6
5	2018-19	42,48,719	88.90	121.16	-15

- (C). Stressed Project and MOS letter dated 11 July 2018 to Major Ports on Stressed PPP Project and consideration of AMPTPL project as Stressed PPP Project in pursuance of said MOS letter:

- (i). The Ministry of Shipping has issued a directive vide letter No.PD-13/1/2018-PPP Cell on 11 July 2018 to all Major Ports in India and directed the Major Ports to approach the TAMP with an appropriate proposal for rationalization of storage charges in line with the views of the Committee appointed by the MOS and in consultation with the concessionaires wherever abnormal storage charges are resulting in stressed PPP projects. The said letter prescribed the three criteria for classification of project as stressed PPP project.
- (ii). The telescopic storage charges at Berth No.7 of MOPT are excessive and unviable given the challenges in respect of availability of sufficient and adequate cargo evacuation means on account of lack of railway rakes, permission for limited hours of road transportation operations and absence of a 4-lane bypass highway.
- (iii). As against an assumed plot turnover of 20 times, the actual plot turnover achieved is only 6-7 times, for reasons entirely beyond the control of AMPTPL. As a corollary, the free period of 15 days is far shorter than the actual average storage period of approximately 60 days. This has reduced the ability of AMPTPL to handle cargo and thereby generate revenue.
- (iv). (a). The capacity utilization vis-à-vis the DPR is as follows:

Year	Capacity as per DPR (MMT)	Actual Cargo Handled (MMT)	Capacity Utilisation Actual / DPT for the year (%)	Capacity Utilisation Actual / DPR 2-Year Average (%)
2017-18	7.5	1.122	14.96	35.80
2018-19	7.5	4.248	56.64	

- (b). AMPTPL has incurred Cash Losses of ₹22.12 Crores in FY 2017-18 and ₹75.49 Crores in FY 2018-19 and Net Losses of ₹49.62 Crores in FY 2017-18 and ₹103.43 Crores in FY 2018-19 (Certificate from Deloitte Haskins & Sells LLP is furnished).

Statement showing Cash Loss for the Financial Years 2017-18 and 2018-19, Net Loss for the Financial Years 2017-18 and 2018-19 and net worth as at March 31, 2018 and March 31, 2019 is given below:

(₹ in Lakhs)

Year	Cash (Loss) (Note-1)	Net Worth (Note-2)	Net (Loss) (Note-3)
2017-18	-2,212.61	-2,040.09	-4,962.13
2018-19	-7,549.64	-12,383.80	-10,343.71

- (c). The Net Worth of AMPTPL is negative and was INR-20.40 Crores in FY 2017-18 and INR -123.83 Crores in FY 2018-19.

As per the criteria established by the Stressed PPP Guidelines, AMPTPL's Berth No.7 at MOPT qualified as a Stressed PPP Project, entitling it to a rationalization of storage charges.

- (v). AMPTPL's customers have consistently declined to pay any storage charges. As against the Tariff Notification based storage charges (on which MOPT calculates the Royalty allegedly payable to it), the actual storage charges received by AMPTPL is zero. If AMPTPL had not waived the storage charges, it would lose the little business that it has. AMPTPL's financial results for the past 5 years are as under:

Year	Cargo Projection as per DPR (MMT)	Actual Cargo Handled (MMT)	Revenue in Crores	Net Loss in Crores
2014-15	5.60	0.86	20.64	-28.18
2015-16	6.30	1.81	48.93	-49.78
2016-17	7.10	1.96	55.10	-7.87
2017-18	7.50	1.12	31.78	-49.62
2018-19	7.50	4.24	88.90	-103.39

- (vi). In the above background, the Concessionaire, AMPTPL, has made several requests to MOPT for grant of relaxation in dwell time vis-à-vis the storage charges which was rejected by MOPT.

- (vii). The following is summary of the comparison between the 2008 TAMP Tariff Guidelines for Coal Terminal, the MOPT proposal and the Tariff Notification:

Description	2008 TAMP Tariff Guidelines for Coal Terminal	Proposed by MOPT	Approved by TAMP in the Tariff Notification
Stacking capacity per Sq. Mtrs.	3.00 MT	4.5 MT	4.70 MT
Annual Turnaround Ratio of the plot in a year	12	17	20
Storage charges	1% Annual Revenue Requirement	NIL	1% ARR i.e. 85 Lakhs for a full year for annual revenue of ₹8474 lakhs
Storage Rate Slab	1% Annual Revenue Requirement	NIL	First 5 days ₹12 PMT/ Day 6 <sup>th</sup> to 10 days ₹24 PMT/ Day 11 <sup>th</sup> day onwards ₹48 PMT/ Day
Free storage period	25	30	15

- (viii). The following limitations have been faced by AMPTPL, obviously surfaced only once the investment had been made and operations commenced at Berth No.7:

- Non-Availability of Railway Rakes
- Non-Availability of required infrastructure for Despatch
- Restriction of Cargo Movement by Road

- (ix). The Tariff Notification for Berth No.7 is heavily skewed against AMPTPL, and this is demonstrated also by the fact that –

- storage charges being levied are steep as compared to other Major Ports, resulting in increase in overall cost of the Berth No.7 and diversion of cargos to other ports with cheaper storage charges;

- (b). unregulated manual and mechanized berths in the vicinity of the Berth No.7 of MOPT are able to provide much cheaper and/ or free storage and handling charges, thereby resulting in a vast disparity in storage charges levied on consumers, making the Berth No.7 unviable;
- (c). AMPTPL's Berth has an excessive storage charge making it uncompetitive, as explained in the table below:

Name of the Port Trust	Mormugao	New Mangalore
Name of the Terminal	AMPTPL	Chettinad
Free Days	15	25
Storage Charges payable after Free Storage Days (per MT per Day)		
Days Beyond Free Storage Period	Storage Charges (Per Day per MT)	
0-5	-	-
6-10	-	-
11-15	-	-
16-20	16.97	-
20-25	33.95	-
25-30	67.88	1.07
31-35	67.88	1.61
36-40	67.88	1.61
41-45 & onwards	67.88	2.14

(D). Conclusion and Request:

- (i). Calculation of Revised / Corrected Storage Charges-

AMPTPL has proposed corrected storage tariff for AMPTPL as calculated below based on the annual revenue requirement given in the original Tariff Order, free period as per Tariff Guidelines 2008 and the prevailing parameters related to evacuation, dwell time, customer requirements etc.

Revised Storage Charges based on TAMP Order						
Particular	INR Lakhs					
Cargo Handling Revenue Requirement	8528					
Storage Charge Rev. Requirement @ 1%	85.28					
Optimal Capacity of Terminal	4606000					
Particulars	% Evacuation	% of Stored Quantity	Quantity Stored	Rate in INR	Days of Slab	INR Lakhs
Free Period 25 days	80%	60.00%	2763600	0.00	25	0.00
26 <sup>th</sup> Day to 30 <sup>th</sup> Day	5%	12.50%	575750	2.06	5	59.22
31 <sup>st</sup> Day to 35 <sup>th</sup> Day	4%	3.00%	138180	3.09	5	21.32
36 <sup>th</sup> Day to 40 <sup>th</sup> Day	1%	0.50%	23030	4.11	5	4.74
<b>Total Storage Charges</b>	<b>100%</b>					<b>85.28</b>

Explanation and assumption of above calculation:

- (a). Total Dwell Time of 40 days of which 25 days are considered free storage period.
- (b). During Free period, 80% of the cargo will get evacuated. Hence, total 20% of the cargo will attract the storage charges.



- (c). Percentage of Evacuation has been considered based on the fact that 75% of the cargo attracting storage charges will get evacuated in the first slab of 5 days after free period. Next 5 days will see evacuation of 20% of cargo which attract the storage charges and next 5 days will see evacuation of remaining 5%. Accordingly, 20% of total cargo which is attracting storage charges has been considered to be evacuated in the first, second and third slab after free period i.e. at 15%, 4% and 1% of Total Cargo. Total Cargo is considered as optimal capacity for the Project.
- (d). It has been assumed that quantity get evacuated evenly throughout each 5 day slab. Hence, chargeable quantity stored will be average value of quantity lying at start of day 1 (i.e. quantity to be evacuated in that slab) and end of day 5 (i.e. zero). In addition, the quantity which will be evacuated in the next slabs will be considered with full value as stored quantity for the particular slab.
- (e). Revenue requirement has been considered as per original TAMP Order.
- (ii). The following is the corrected storage tariff for modifying the original TAMP order, escalation factor applicable and storage tariffs applicable to be levied for FY 2019-20 based on the same:

Revised Storage Charges for FY 2019-20			
Particular	Corrected Rate for Original Tariff Order with Base Year 2008 ₹/MT/Day	Escalation to be applied *	Revised Storage Charges for FY 2019-20 ₹/MT/Day
26 <sup>th</sup> Day to 30 <sup>th</sup> Day	2.06	1.41	2.91
31 <sup>st</sup> Day to 35 <sup>th</sup> Day	3.09	1.41	4.36
36 <sup>th</sup> Day to 40 <sup>th</sup> Day	4.11	1.41	5.82
Note: * As per Escalation Factor circular on <a href="http://www.tariffauthority.gov.in">www.tariffauthority.gov.in</a> for FY 2019-20. For tariffs approved with base year 2008, Escalation factor up to August 2018-35.08%+1.0207*1.0256=1.41 times.			

- (iii). To summarize, AMPTPL requests to TAMP:
- (a). To increase free period from present 15 days to 25 days (which is given in Tariff Guidelines 2008)
- (b). Correct the storage charges approved in the original TAMP Order for the Project and accordingly, the present SOR also to be revised.
- (c). In view of their above, Schedule 4 of Scale of Rates needs to be replaced with revised version as given below:

“

#### 4. **STORAGE CHARGES:**

(Rate in ₹ per tonne per day or part thereof)

SL. No.	Commodity	Rate for five days for the balance cargo remaining after the free period	Rate for the sixth day to tenth day for the balance cargo	Rate for the eleventh day onwards for the balance cargo
1.	Coal (All types)	2.91	4.36	5.82

- (i). Twenty Five days free period shall be allowed, after complete discharge of vessel cargo. For the purpose of calculation of the free period, Custom notified holidays and Terminal's non-working days shall be excluded.

- (ii). *Storage charges shall be payable for all days including Terminal's non-working days and Custom notified holidays for stay of cargo beyond the prescribed free days.*
- (iii). *Storage charge on the cargo shall not accrue for the period when terminal operator is not in the position to deliver / ship the cargo when requested by the user due to reasons attributable to the terminal operator."*

4.1. The AMPTPL has referred to the MOS letter dated 11 July 2018 issued to all Major Port Trusts on Stressed PPP Projects and it has discussed about consideration of AMPTPL project as Stressed PPP Project in pursuance of the said MOS letter, and claimed that AMPTPL's berth No. 7 at MOPT qualifies as a stressed PPP project, entitling it to a rationalization of storage charges as per the criteria set by stressed PPP Guidelines as brought out in an earlier paragraph.

4.2. The MOS vide letter No.PD-13/1/2018-PPP Cell dated 11 July 2018 addressed to all Major Port Trusts including MOPT has evolved a mechanism to rationalize storage charge for stressed PPP project. Para 6 of the said letter states that whenever issue of abnormal storage charges emerges in stressed projects as defined in the said MOS letter, the Ports may approach TAMP under the provisions of "Agreements, modification or alternations" to the terms and conditions of the concession agreement with an appropriate proposal for rationalization of storage charges in consultation with concessionaires so as to achieve the ARR as per the TAMP guidelines/ notification. TAMP has to consider such proposals on merit. The Committee also recommended review of the situation by the Concessioneing Authority periodically for optimum utilization of the facility created.

4.3. Accordingly, and since MOPT has to approach this Authority for rationalization of storage charges as per MOS letter dated 11 July 2018, a copy of the representation dated 30 October 2019 was forwarded to MOPT vide our letter dated 13 December 2019 requesting the MOPT to examine the application of the AMPTPL dated 30 October 2019 and file an appropriate proposal for rationalisation of storage charges in consultation with AMPTPL as stipulated in paragraph No. 6 read with paragraph 7 of MOS letter dated 11 July 2018.

5.1. In the meantime, the AMPTPL filed a Writ Petition No. 1050 of 2019 before the Hon'ble High Court of Bombay at Goa wherein TAMP and MOPT were made the Respondents, amongst others.

5.2. The Hon'ble High Court Order dated 5 February 2020 on the said W.P.1050 of 2020 records that the Counsel for MOPT sought 8 weeks time from date of the High Court Order to respond to the TAMP letter dated 13 December 2019 and the Counsel for TAMP stated before the Hon'ble High Court that TAMP will expedite the matter and dispose of the application made by the Petitioner in accordance with law and on its own merits.

5.3. Based on the averments made by the Counsels of the MOPT and TAMP, the Hon'ble High Court has disposed of the said Writ Petition vide Order dated 5 February 2020. The Order of the High Court states that all contentions of parties are left open to be determined by this Authority.

6. The MOPT was again requested vide our letter No.TAMP/63/2019-MOPT dated 11 June 2020 to immediately file an appropriate proposal before this Authority for rationalisation of storage charges for coal terminal at Berth No.7 at MOPT as per the application of the AMPTPL dated 30 October 2019 in pursuance of MOS letter dated 11 July 2018 for stressed PPP projects and in compliance to High Court order dated 5 February 2020 so as to enable us to take further necessary action in the matter.

7.1. Finally, the MOPT vide its letter dated 11 August 2020 has filed the proposal for rationalisation of storage charge at berth No.7 at MOPT in pursuance of the MOS letter No.PD-13/1/2018-PPP cell dated 11 July 2018. The submissions made by MOPT in its proposal are given below:

- (i). The subject project was awarded to M/s. Adani Mormugao Port Terminal Pvt. Ltd., (AMPTPL) the Concessionaire, at Port of Mormugao, Goa. The project was operational w.e.f. 06.06.2014. The Upfront tariff and indexed SOR for the project has been notified by TAMP vide Order No. TAMP/13/2014-MOPT dtd.04.07.2014 for berth hire charges, cargo handling charges, storage charges and miscellaneous charges.
- (ii). AMPTPL has made an application dated 27.05.2019 to Mormugao Port Trust, Goa, that the project is being operated in stressed condition due to various reasons including punitive storage charges which are prohibitive to attract customers at their terminal. Further, the competing Ports in the vicinity provide cheaper option which results in migration of traffic leading to very low capacity utilization. AMPTPL is running with huge losses since start of its operation.

- (iii). Ministry of Shipping vide Letter No. PD-13/1/2018-PPP Cell dtd.11.07.2018 has directed all Major Ports and TAMP to adopt the procedure contained therein including the review of the situation periodically for optimum utilisation of the facility created
- (iv). In response to MOS letter dated. 11.07.2018, AMPTPL has submitted request to consider project as Stressed for the following reasons:
- (a). On analysing the past data on storage of cargo at AMPTPL, it indicates that due to unequal allocations of rakes between SWPL and AMPTPL, which are fixed at 3:1 by MOPT vide its letter No.TM/MKTGRLY/012015/677 dated 10.03.2015, availability of sufficient rakes became a concern. This has impacted the evacuation of cargo.
- (b). The dispatches of cargo through road are restricted by MOPT due to probable traffic congestion and permitted between 10 PM to 6 AM only (8 hours daily) vide letter no.TM/578/(A)/2016/546 dated 09 November 2016 & TM/578(A)/2017/249 dated 08 September 2017. This has impaired the dispatch of cargo.
- (c). Proposed 4- Lane Port connectivity highway which was planned in FY 2010 to facilitate faster evacuation of cargo are still not been operational. This has compelled vehicles to move through city roads as per time schedule mentioned in point no. (iii) (b). above, causing serious impact on truck turnaround time and thereby evacuation.
- (d). Frequent restriction by GSPCB on movement of cargo.
- (v). AMPTPL has given the details of cargo handled during the preceding 5 years and audited financial report for FY 2017-18 & 2018-19 certified by their statutory auditor. AMPTPL has proposed the free days for storage of cargo as 35 days at their terminal.
- (vi). A Committee was constituted by the Mormugao Port Trust (MOPT), with due approval of the Chairman to resolve the issue of AMPTPL stressed project. The Committee was headed by the Dy. Chairman comprising of TM, FA&CAO, CME & CE to discuss and resolve the issues of stressed project.
- (vii). (a). The Committee met on 16.07.2019 & 15.01.2020. After detailed discussions, the committee observed that the actual cargo handled in the two preceding years i.e. 2017-18 and 2018-19, is sub-optimally utilized with 19% and 68% respectively as against 70% of the Criteria 'a'. The same has been certified by Traffic Department. The AMPTPL vide its letter dated 27.05.2019, has enclosed the report of M/s. Deloitte Haskins & Sells LLP, the statutory auditor wherein they have certified the cash loss (Criteria 'b') and net worth (Criteria 'c') for the financial year 2017-18 and 2018-19 as given below:

FY	Cash (Loss)	Net worth
2017-18	₹(22.12) Crores	₹ (20.40) Crores
2018-19	₹(75.49) Crores	₹ (123.83) Crores

- (b). The Committee also observed that the project meets all the criteria for qualification as a stressed project as per the guidelines of the Ministry of Shipping based on two independent reports i.e. M/s. Deloitte Haskins & Sells LLP, the statutory auditor of AMPTPL and M/s. D S Pawooskar & Co., Independent Auditor appointed by the Port. The details of the following criteria for classification of a PPP Project as 'Stressed Project' as per MOS are given below as ready reference:

Sr. No.	Criteria for classification of a PPP Project as 'Stressed Project'	FY 2016-17	FY 2017-18	FY 2018-19
1.	<b>Criteria-'a'</b> Project is sub-optimally utilized as evidenced by the actual cargo handled by operator during the two preceding financial years being less than 70% of the projection as per the DPR/Feasibility Report forming part of the bid document.	37%	19%	68%
2.	<b>Criteria-'b'</b> Project SPV incurring Cash loss continuously for two	₹19.01 Cr.	₹ (-) 22.12 Cr.	₹ (-) 75.44 Cr.

	preceding financial years.			
3.	<b>Criteria-‘c’</b> The losses incurred by Concessionaire has caused atleast 50% Erosion of its Peak Net worth during the Operation Period.	66%	123%	242%

- (viii). The Committee called for meeting with the Concessionaire on 11.02.2020 to discuss the issue of free days for storage of cargo. As per TAMP notified SOR dated 04.07.2014, the free days for storage of cargo is stipulated as 15 days. The committee found that AMPTPL has proposed increase in free days for storage of cargo as 35 days, which is found to be on much higher side. The constraints have been indicated by AMPTPL in their proposal for increase in dwell time of storage of cargo.
- (ix). The Committee observed that as per data provided by AMPTPL and Independent Auditor report regarding details of the storage period of the vessels handled at Berth no.7, the average evacuation of cargo rate dwell time is found to be more than 33 days for the FY 2018-19 based on 88 vessels handled. The Committee also observed that if 26 vessels out of 88 vessels which have exceeded storage period more than 35 days are excluded then 70% of cargo would have been cleared within an average period of 30 days. If the storage period is extended to 25 days instead of 35 days, then approximate 60% of the cargo would have been cleared within an average period of 25 days.
- (x). The Committee also observed that as per actual statistics, AMPTPL places indent once in three (3) days and as the transparent policy of rake allotment vide MOPT letter no.TM/MKTGRLY/012015/677 dtd.10.03.2015 has no impact on cargo evacuation even if the rakes are placed within 11 hours, on an average, after the requisition is placed by AMPTPL.
- (xi). The Committee observed that as per TAMP guidelines for upfront Tariff for PPP projects at Major Ports, 2008, the norms for the free storage period for a Coal Handling Terminal is 25 days. The committee also impressed upon the Concessionaire, AMPTPL that giving extra storage period would reduce the terminal turnaround time and increase the risk of customers using the terminal as storage yard area. Based on this argument the representative of AMPTPL agreed to a free storage period to 25 days instead of 35 days.
- (xii). On the proposal and at request of the Concessionaire for increase in free storage period based on the dwell time period, it was felt appropriate by the Committee that in the interest of the project and also to discourage the diversion of cargo to the neighbouring Ports, a free storage period of 25 days from existing 15 days may be permissible.
- (xiii). A Committee again met on 04.06.2020. After due deliberation, the committee concurred with the proposal submitted by AMPTPL vide its letter dated 27.05.2019 wherein they meet all the three criteria for stressed project.
- (xiv). The requests of the Concessionaire were put up to the Board of Trustee of Mormugao Port in its meeting held on 30.06.2020 for review and deliberations. The Board vide resolution No. 36 of 30.06.2020 resolved to:
- Consider the proposal for classification of the Berth No.7 Project as “Stressed Project” for the financial year 2019-20.
  - To approach TAMP under the provisions of Article 21.9 “Amendments, Modifications or alterations” of the CA with the proposal for rationalization of storage charges in consultation with TAMP so as to achieve the Annual Revenue Requirement (ARR) as per TAMP Guidelines/ Notifications.
  - To fix the free time for storage of cargo from the existing 15 days as stipulated in the Concession Agreement to 25 days. To request M/s. AMPTPL to send the proposal to TAMP through Mormugao Port Trust duly justifying the reasonableness of increasing the storage period for rationalization of storage charges.
  - To carry out necessary modifications as per the provisions available under Article no. 21.9 of the Concession Agreement covering Amendments, Modifications or Alternations” as per the Order of the Ministry dated 11.07.2018.
  - To consider the proposal for a period of one year and to review thereafter.

- (xv). The decision of the Board was communicated to AMPTPL. In response, M/s. AMPTPL submitted a detailed proposal vide its letter no.AMPTPL/ 2020/416 dated 23/07/2020 for rationalisation of storage charges duly (i) enhancing the free period from 15 days to 25 days and (ii) adopting option as communicated vide section 4 of MOS letter dtd. 11.07.2018 under reference cited above.
- (xvi). The comparative position of the existing tariff, proposed tariff and the royalty in respect of storage charges as proposed by M/s. AMPTPL is presented below for amendment w.e.f. 01.04.2019 for the FY 2019-20.

Sr. No.	No. of Days	Storage charges /MT/Day in Rupees		% revenue share to MPT on storage charges	
		Current SOR	Revised Proposal	Current SOR	Revised Proposal
1	0-15	Nil	Nil	Nil	Nil
2	16-20	16.97	No charges	20% on Gross Revenue	1% of ARR
3	21-25	33.95	No Charges	20% on Gross Revenue	1% of ARR
4	26-30 onwards	67.88	67.88	20% on Gross Revenue	*20% on Gross Revenue or 1% of ARR whichever is higher

[\*The MOPT has, vide its email dated 21 September 2020, rectified its error pointed out by AMPTPL vide its email dated 18 September 2020 and requested to read as "20% of Actual storage charges recovered or 1% of ARR whichever is higher".]

- (xvii). From the above it is seen that the revised proposal submitted by M/s.AMPTPL for rationalisation of storage charges is in line with the suggestions of the Committee communicated vide MOS letter dtd.11.07.2018 under reference cited above.
- (xviii). In the joint meeting held on 11 February 2020 with Concessionaire M/s. AMPTPL and MOPT, the free storage period for 25 days has been agreed by both parties. In view of above, the joint hearing to be held by TAMP may be dispensed with and hence TAMP may issue notification order for storage charges for the financial year 2019-20 for coal terminal at Port of Mormugao, Goa.
- (xix). Mormugao Port Trust shall review the proposed rationalisation after one year of notification by TAMP in compliance of MOPT Board of Trustees resolution dated 30 June 2020 and shall approach TAMP for notification for continuation of the proposal or further revision as the case may be.

7.2. MOPT has, therefore, requested to consider the proposal submitted by AMPTPL for rationalisation of storage charges as envisaged and notify the same at the earliest to avoid diversion of cargo to the neighbouring private port and to attract additional volumes so that the capacity utilization of the facility can be improved.

8.1. Though the MOPT requested to dispense with the joint hearing, the prescribed consultation process with stake holders including AMPTPL was initiated to have participative approach and to give an opportunity of hearing to the concerned parties and accordingly the MOPT was intimated vide our letter No.TAMP/31/2020-MOPT dated 21 August 2020.

8.2. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the proposal of MOPT dated 11 August 2020 was forwarded vide our letter dated 21 August 2020 to the concerned users/ user organisations seeking their comments. Subsequently, the comments received from Indian National Shipowners' Association (INSA) and comments of MOPT thereon was forwarded to us by the MOPT vide its email dated 07 September 2020.

8.3. The BMM ISPAT Limited (BIL) vide its letter dated 27 August 2020 has furnished its comments on the proposal of MOPT, a copy of which was forwarded to MOPT as feedback information. The MOPT has not responded.

9. During the consultation process, the MOPT vide its email dated 29 August 2020 has furnished its comments on the submissions made by the AMPTPL vide its letter dated 16 July 2020. The AMPTPL vide its email dated 10 September 2020 has reiterated its request to expeditiously publish the

rectification of the storage charge from the original tariff Order. A summary of main points made by AMPTPL and reply furnished by MOPT is given below:

Sr. No.	Submissions made by AMPTPL	Reply furnished by MOPT
1.	<p>(a). In the public hearing conducted by TAMP while setting the tariff at berth no.7 at MPT, the representations were made by various user groups regarding the constraints likely to be faced by coal handling terminal for evacuation of cargo by road due to geographical and social factors.</p> <p>(b). References were also made to prohibition on night transportation of cargo by road.</p> <p>(c). Representations were also made with respect to the lack of availability of sufficient number of railway rakes and dependency on the construction of bridge over Vasco city for movement of coal traffic.</p> <p>In response to all such parties the MPT has represented firstly that it was investing a huge amount of about Rs.50 crores in constructing flyover and four lane road for quick evacuation of cargo which were to be completed by 2010 and secondly, that the availability of rakes would be tied up with Indian Railways in Konkan Railways and that MPT has ascertained that the railway capacity in the Goa-Karnataka corridor was likely to increase substantially over the next 5 to 7 years. Quite contrary to these assumptions and representations - which go to the root of MPT's proposal to the TAMP and TAMPS's resultant fixation and notification of tariff for the coal handling terminal at berth no.7 at MPT – even after 12 years the fly over and the four lane road which were promised by the MPT to be completed by 2010 are not available and the railway rakes conditioned on an increase in railway capacity in the Goa Karnataka corridor are also not available in sufficient numbers. As a result, the evacuation of cargo and, thereby yard capacity and therefore in the ultimate analysis the terminal capacity are severely constrained.</p>	<p>There is no prohibition on night transportation of cargo from MOPT by road, however the State Government has put restrictions on transportation during day time which has effectively reduced the cargo evacuation during the day time.</p> <p><b><u>Status of flyover and 4 lane road:</u></b></p> <p>The road from Verna Junction (0.00 Km) to Varunapuri Junction 13.10 Km commenced in 1998 and was completed in 2004 by Border Road Organisation (BRO) under NHAI/MPT supervision. The work was initiated by MOPT and thereafter to execute the work Mormugao Port Road Co. Ltd a Special Purpose Vehicle (SPV) was formed by NHAI in 2000. The further work was stopped due to non-availability of Right of Way (ROW) due to land acquisition problems. Subsequently the work was awarded by NHAI in 2008 as EPC contract. However the same was abandoned as the matter of land acquisition was not resolved fully. The Stakeholders of Port (Mormugao Port Users Association) approached the Supreme Court and filed a writ petition in 2009. The Supreme Court vide order dated 17.09.2012 directed Public Works Department, Govt. of Goa (PWD/GOG) to take up the work. As per the directives of Supreme Court the balance 5.20 km road from Varunapuri junction (13.10 km) to Sada junction (18.30 KM) including the construction of flyover from ROB from Ravindra Bhavan Baina to Gate no 9, was planned and awarded by PWD/GOG. The tripartite MOU was signed between MPRCL- NHAI, MPT and Government of Goa was signed in 2nd Nov 2014.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- The work was awarded to M/s Gammon India for ₹397 Crores</li> <li>- : 20th August 2015</li> <li>- The work commenced on : 14th October 2015</li> <li>- The scheduled date of completion was : 13th October 2018</li> <li>- Physical work completed as on date : 79.00 %</li> <li>- Extension granted by P.W.D since work was not completed and it is estimated that the work may be delayed further. : 21st January</li> </ul>

		<p>2021</p> <p>Hence, the said project was delayed for various reasons not attributable to the Port.</p> <p><b><u>Availability of railway rakes:</u></b></p> <p>As regards evacuation of the cargo through railways is concerned, port has been providing adequate number of rakes as and when requisition for rakes are placed by M/s. AMPTPL.</p>
2.	<p>The tariff notified by the TAMP for berth number 7 at MOPT suffers from various errors, including –</p> <p>(a). Most importantly, an obvious error in transcribing the storage charges, which though copied from the storage charges notified for a coal handling terminal at Paradip, have been notified on a 'per tonne per day' basis as opposed to a 'per tonne' for five-day blocks basis as notified for Paradip.</p> <p>(b). An optimism bias in relation to the plot turnover ratio, without considering the constraints on cargo evacuation – the plot turnover ratio arrived at by the TAMP was obviously based on the assumption that the MOPT would act on its representations in respect of provision of a flyover and four-lane road connectivity and sufficient number of railway rakes for evacuation of cargo, which have yet to come true;</p> <p>(c). An optimism bias in relation to the stacking ratio, without considering the fact that the land parcel available for berth number 7 at MOPT were scattered, non-contiguous and irregular shaped patches and, the cargo to be handled was non-homogenous on account of the terminal being a general user berth which would inherently handle multiple parcels from multiple users of different grades and varieties of coal which had to be stacked separately and the restrictions imposed by the Goa State Pollution Control Board on the stacking height of cargo.</p> <p>(d). It is obvious that the identical error that has crept into the notification dated 20 August 2008 in respect of berth number 7 at MPT also which must be rectified for the very reason that a rectification was undertaken in case of the iron ore terminal at Paradip.</p> <p>(e). A similar exercise of rectification of storage charges was also undertaken by the TAMP in respect of the West Quay Multiport Private Limited's terminal at the Visakhapatnam Port Trust by notification dated 12 June 2018.</p> <p>(f). The TAMP is bound to treat all terminal operators on an equal footing and to rectify any error in any of its notifications, if and when the same are pointed to it.</p> <p>(g). The reference to the settlement at DPT for the period prior to 11 July 2018 is not germane since the settlement at DPT was for charges legitimately due and not in respect of any obvious mistake in the notifications and SOR published by the TAMP.</p>	No comments furnished by MOPT.
3.	<p>From the exchange between the TAMP and MOPT it appears that there is a misunderstanding as to AMPTPL's request. For reasons that AMPTPL have not been able to comprehend, both MPT and TAMP appear to be proceeding on the basis that our representations beginning with the representation dated 30 October 2019, are for being considered as a stressed PPP project under the 11 July 2018 notification issued by the Ministry of Shipping, GOI, which they are not. While it is true that AMPTPL fully qualifies to be considered as a stressed PPP project under the 11 July 2018 notification and that is separately being pursued by us with MPT on its own merits, the captioned series of representations are simply for rectification <i>ab initio</i> of the storage charges for the reasons and on the basis set out above. AMPTPL urges that the</p>	<p>TAMP vide its letter dated 13.12.2019 has forwarded representation of M/s. AMPTPL dated 30.10.2019, with a request to examine the application of M/s. AMPTPL in pursuance to the Ministry of Shipping (MOS) letter dated 11.07.2018 on the stressed projects and file an appropriate proposal for rationalisation of the storage charges in consultation with M/s. AMPTPL for further necessary action to TAMP. Accordingly, MOPT duly started the process of resolving the issue as per</p>

	<p>TAMP to limit its consideration as at present to this chain of representations – which is solely in respect of rectification <i>ab initio</i> – without getting influenced by any other factor or consideration of.</p>	<p>the MOS letter dated 11.07.2018, as requested by TAMP. MOS vide letter dated 11.07.2018 has recommended the three criteria for classification of PPP Project as “Stressed Project”.</p> <p>The port has reiterated the MOS letter dated 11.7.2018 for Classification as a Stressed Project and approach post classification of stressed project which is not reiterated here for the same of brevity. The port has reiterated the approach followed by it for classification of the AMPTPL project as stressed project and the proposal filed by it vide its letter dated 11.08.2020 for rationalisation of storage charges for the F.Y. 2019-20, which envisages only extension of free storage period from 15 days to 25 days as per MOS letter dated 11.07.2018.</p> <p>As regards, M/s. AMPTPL's contention that errors have crept into the initial notification of tariff and SOR regarding storage charges of ₹12, ₹24 &amp; ₹48 per tonne per day basis as against the per tonne on five day block basis, MOPT is not in a position to comment on the same and it is for TAMP to rectify errors, if any. It is informed that MOPT has only implemented the rates notified by TAMP and is in no position to comment on whether any errors have crept while notifying the rates for storage charges or not.</p>
4.	<p>(a). AMPTPL has not recovered any storage charges since commencement of operations at the coal handling terminal, and therefore, the question of AMPTPL having to refund any monies to cargo receivers simply does not arise.</p> <p>(b). AMPTPL request the TAMP to expeditiously publish the rectification of the storage charge from the original tariff Order as directed by the Hon'ble Bombay High Court (Bench at Goa) by its Order dated 05 February 2020 in Writ Petition No.1050 of 2019, and oblige.</p>	No comments furnished by MOPT.

10. A joint hearing in this case was held on 16 September 2020 through video conferencing. At the joint hearing, the MOPT, AMPTPL and users / user organisations have made their submissions.

11.1. The AMPTPL filed a Civil Application dated 6 October 2020 before the Hon'ble High Court seeking for restoration of Writ Petition No.1050 of 2019 on the grounds that its representation was not decided by this Authority.

11.2. In this regard, it is relevant to list down the following chronology of events that took place on the representation dated 30 October 2019 which was before the Hon'ble High Court in the Writ petition No. 1050 of 2019.

- (i). The AMPTPL vide its letter dated 30 October 2019 had made a representation to TAMP for rationalization of storage charge.
- (ii). Apart from making a request to increase the free period from 15 days to 25 days and correct the storage charges approved in the original TAMP order for the project the AMPTPL has also drew a reference in its representation dated 30 October 2019 to the MOS letter dated 11 July 2018 addressed to the Major Ports on Stressed PPP Projects and consideration of AMPTPL project as a stressed project in pursuance of MOS letter dated 11 July 2018 and the AMPTPL asserted that its berth No. 7 qualifies as a stressed project entitling it to a rationalization of storage charges.



Since the concerned Port Trust has to approach this Authority, as per MOS letter dated 11 July 2018 under the provisions of "Amendments, modifications or alterations" to the terms and conditions of the Concession Agreement with an appropriate proposal for rationalisation of storage charges in consultation with concessionaire and only thereafter this Authority has to consider such proposal on merits, a copy of the said representation was forwarded to MOPT vide our letter dated 13 December 2019 requesting the MOPT to examine the application of the AMPTPL dated 30 October 2019 in pursuance of the MOS letter No. PD-13/1/2018-PPP cell dated 11 July 2018 on the Stressed PPP Project and file an appropriate proposal for rationalisation of storage charges in consultation with AMPTPL.

- (iii). Subsequently, the MOPT was, vide our letter dated 11 June 2020, requested to file immediately an appropriate proposal before this Authority for rationalisation of storage charges for coal terminal at Berth No.7 at MOPT as per the application of the AMPTPL dated 30 October 2019 in pursuance of MOS letter dated 11 July 2018 for stressed PPP projects and in compliance to High Court order dated 5 February 2020 so as to enable us to take further necessary action in the matter.
- (iv). The MOPT has filed its proposal dated 11 August 2020 for rationalisation of storage charges at berth No.7 at MOPT for the year 2019-20 in pursuance of the MOS letter dated 11 July 2018 for stressed PPP projects
- (v). In accordance with the prescribed consultative procedure, a copy of the proposal of MOPT dated 11 August 2020 was forwarded vide our letter dated 21 August 2020 to the concerned users/ user organisations including the AMPTPL seeking their comments. A copy of the comments received from the users/ user organisations was forwarded to the MOPT as feedback information.
- (vi). Further, a joint hearing in this case was held on 16 September 2020 through Video Conferencing giving an opportunity of hearing to concerned users/user organisations including the petitioner i.e. AMPTPL. The proposal was not matured at that relevant point of time for passing the Order.

11.3. Thus, it can be seen that this Authority has taken all possible and immediate action as per the prescribed procedure, immediately on receipt of the proposal dated 11 August 2020 of the MOPT.

11.4. In the Civil Application dated 6 October 2020 filed by AMPTPL, the Division bench has passed the Order dated 7 October 2020 directing this Authority to dispose of the representation as expeditiously as possible and, in any case, on or before 30th November, 2020 and to communicate its decision to all the concerned parties.

12.1. The AMPTPL vide its letter No. AMPTPL/2020/364 dated 14 April 2020 separately addressed to this Authority with a copy endorsed to MOPT has made the following submissions:

- (i). The upfront tariff was incorrectly determined, inter alia, for the following reasons:
  - (a). The upfront tariff relies heavily on the considerations that weighed with the TAMP while setting the upfront tariff for the Coal Terminal at Paradip Port Trust under TAMP Notification G.133 dated 16.08.2008 ("PPP Tariff"), which is differently circumstanced.
  - (b). It is instructive that the upfront Tariff wrongly copies the value of Storage charges from the PPT Tariff – Where they were notified on a "Per Ton" for a 5 day block basis – and notifies the same values on a "Per Ton Per Day" basis.
  - (c). The storage charges notified under the Upfront Tariff, coupled with the small free storage period of 15 days (as opposed to 30 days in the MPT application) would result in the storage charges being far in excess of 1% of the total terminal revenue provided under the 2008 Tariff Guidelines.
- (ii). AMPTPL's bonafide belief is that the error in transcribing the storage charges from the PPT Tariff to the upfront Tariff was obviously inadvertent and an oversight. The consequence, however, is that the effective Storage Charges under the Upfront Tariff are 5 times the Storage Charges that were notified under the PPT Tariff, which it purported to follow. This unfortunately makes the Storage Charges abnormally and unreasonably high.
- (iii). Based on the upfront tariff, the notification of the SOR in the name of AMPTPL for coal handling at berth no.7 in MOPT vide Gazette No.224 dated 25 July 2014 was issued where

the inadvertent error in setting out the storage charge was carried forward from the notified upfront tariff.

- (iv). The error which the AMPTPL is convinced, is inadvertent, has resulted in a situation where assuming cargo is evacuated within 30 days applying the upfront tariff works out to ₹552.65 per tonne after 15 days free period.
- (v). The representation for avoidance of doubt is obviously for rectification ab initio of upfront tariff to remove inappropriate biases in the upfront tariff.
- (vi). Against the argument that pursuant to clause 2.8 of the upfront Tariff Guidelines, the TAMP cannot review the tariff once notified, AMPTPL states that it is well within the remit of the TAMP and the inherent jurisdiction to remedy or rectify its errors, including, but not limited to powers conferred by clauses 3.8.4 and 3.8.5 of the 2008 Guidelines. This has in fact been done recently in at least two cases (a) for the West Quay Multiport Pvt. Ltd. and (b) for the JSW Paradip Terminal Pvt. Ltd. where in both cases upfront tariff was rectified for removing the error that had crept in the two tariff notification for various reasons.
- (vii). The obvious error in notifying the Storage Charges needs to be rectified ab initio

(Rate in ₹ per tonne per day or part thereof)

Sl. No.	Commodity	Rate for five days for the balance cargo remaining after the free period	Rate for sixth day to tenth day for the balance cargo	Rate for Eleventh day onwards for the balance cargo
1.	Coal (all types)	12	24	48

so as to replace existing (original upfront tariff Order) storage schedule with the following table-

(Rate in ₹ per tonne per day or part thereof)

Sl. No.	Commodity	Rate for five days for the balance cargo remaining after the free period	Rate for sixth day to tenth day for the balance cargo	Rate for Eleventh day onwards for the balance cargo
1.	Coal (all types)	2.40	4.80	9.60

12.2. The AMPTPL again made a submission vide its letter No. AMPTPL/2020/412 dated 16 July 2020 reiterating most of its submissions made in its earlier letter dated 14 April 2020 in support of its request for rectification of storage charges in the original tariff Order which has already been brought out above and hence not reiterated. The said MOPT letter dated 16 July 2020 was forwarded to MOPT vide our letter dated 18 August 2020 seeking its point-wise comments on the said letter.

12.3. The MOPT, vide its letter dated 13 May 2020, stated that the port has initiated the process of examining the application dated 27.5.2019 of AMPTPL stressed project for the F.Y.2018-19 based on the audited report. The committee observed that the Independent Auditor has opined that the project is qualifying as stressed project as per MOS guidelines dated 11.7.2018 based on the preceding years 2017-18 and 2018-19. Due to Pandemic COVID-19 port could not hold regular Board meeting, hence the stressed project proposal could not be placed before the Board. The stressed project proposal will be placed before the Board of MOPT and thereafter proposal will be sent to TAMP for further needful action.

Apart from that, the MOPT has reiterated the submission made by AMPTPL in its letter dated 14 April 2020 and has requested this Authority to kindly examine the representation of AMPTPL regarding rectification of reported errors in storage charges.

13. The proceedings relating to joint hearing held in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the arguments made by the parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

14. With reference to the totality of the information collected during the processing of the case, the following position emerges:

- (i). This case is processed in compliance of the Order dated 5 February 2020 of the Hon'ble High Court of Bombay at Goa disposing of the Writ Petition No.1050 of 2019 filed by Adani Mormugao Port Terminal Pvt. Ltd. (AMPTPL) and subsequent Order dated 7 October 2020 of the Hon'ble High Court at Goa on the Civil Application of AMPTPL for restoring their earlier application on which the High Court has directed this Authority to dispose of the representation of AMPTPL as expeditiously as possible and, in any case, on or before 30th November, 2020 and to communicate its decision to all the concerned parties. It is relevant here to state that the orders dated 05 February 2020 and 07 October 2020 passed by the Hon'ble High Court are with reference to the AMPTPL representation dated 30 October 2019 only.

Further, this case is also processed simultaneously to dispose of the proposal mutually agreed between the AMPTPL and the Mormugao Port Trust (MOPT) for rationalization of storage charge by increasing free period in the storage schedule approved by this Authority vide Order No.TAMP/13/2014-MOPT dated 4 July 2014 notifying the Scale of Rates in the name of Adani Mormugao Port Terminal Pvt. Ltd. (AMPTPL) for the coal terminal at berth no.7 at MOPT for the year 2019-20 by treating the AMPTPL project as stressed project in pursuance of MOS letter No.PD-13/1/2018-PPP cell dated 11 July 2018 for stressed PPP project.

- (ii). Before proceeding to analyse the case, it is relevant to state that the Order of the High Court dated 5 February 2020 is with reference to the representation made by AMPTPL to this Authority vide its letter dated 30 October 2019. The representation dated 30 October 2019 revolves around the following two prayers made by the AMPTPL:

- (a). Increase free period from present 15 days to 25 days as prescribed in the Upfront Tariff Guidelines 2008.
- (b). Correct the storage charges approved for the Project in the original TAMP Order passed by this Authority vide Order No.TAMP/23/2008-MOPT dated 07 August 2008 for MOPT and the indexed SOR notified in the name of AMPTPL vide Order No.TAMP/13/2014-MOPT dated 4 July 2014; and, to revise the present SOR of the AMPTPL for the year 2019-20.

Subsequent to the High Court Order dated 5 February 2020, the AMPTPL has, vide its subsequent letters dated 14 April 2020, 16 July 2020 and 10 September 2020, reiterated that there is error in notifying the Storage Charges in the Order dated 7 August 2008 and hence sought to correct the storage charge approved in the original Tariff Order and the SOR notified in its name. The main submissions of the AMPTPL are also dealt with in the analysis.

The AMPTPL has drawn a reference in its representation dated 30 October 2019 for rationalization of storage charges sent to this Authority to its stressed project and MOS letter dated 11 July 2018 to Major Ports on stressed PPP Projects and consideration of AMPTPL project as a stressed project in pursuance of MOS letter dated 11 July 2018 and asserted that AMPTPL's berth No. 7 qualifies as a stressed project entitling it to a rationalisation of storage charges as per the criteria fixed by MOS in its letter dated 11 July 2018. The MOPT has filed its proposal dated 11 August 2020 for rationalisation of storage charges at AMPTPL's berth No. 7 in pursuance of MOS letter dated 11 July 2018. Since the representation dated 30 October 2019 received from AMPTPL and the proposal dated 11 August 2020 received from MOPT are towards rationalization of storage charges at berth No. 7 operated by AMPTPL, it is found not possible to limit ourselves only to the chain of representations dated 14 April 2020, 16 July 2020 and 10 September 2020 beginning with its representation dated 30 October 2019. Therefore, both the prayers of the AMPTPL and the proposal of the MOPT for rationalisation of storage charges prescribed for the AMPTPL for the year 2019-20 in pursuance of MOS letter No.PD-13/1/2018-PPP cell dated 11 July 2018 for stressed PPP project are tagged together and dealt with in the subsequent part of this analysis.

**A. Request of the AMPTPL to increase free period from present 15 days to 25 days as prescribed in the Upfront Tariff Guidelines 2008 so far as the year 2019-20 is concerned and the proposal of the MOPT for rationalisation of storage charges by increasing the free period from 15 days to 25 days for the year 2019-20 by treating the AMPTPL project as stressed project in pursuance of the MOS letter No.PD-13/1/2018-PPP cell dated 11 July 2018 for stressed PPP project, are dealt together.**

- (i). The MOS in its letter dated 11 July 2018 has prescribed the three criteria for classification of PPP project as Stressed Project by Major Port Trusts which has been brought out in earlier paragraph and hence not reiterated for the sake of brevity.
- (ii). The Board of Trustees of the MOPT in its meeting held on 30.06.2020 has declared the project handled by the AMPTPL as Stressed Project as the project meets all the three

criteria prescribed in the MOS letter dated 11 July 2018 for classifying the project as stressed Project as summarised below:

- (a). As regards the first parameter, the capacity utilisation for the preceding two years furnished by the MOPT being below 70% as exhibited by MOPT is tabulated below:

Year	Cargo Handled (MMT)	Projected Capacity(MMT)	%utilisation
2017-18	1.12	5.76	19%
2018-19	4.25	6.25	68%

- (b). As regards the other two parameters, the port has furnished the certificate of Chartered Accountant from the statutory auditors of AMPTPL and also from the independent auditor appointed by the Port certifying the cash losses and net worth of AMPTPL for the preceding two financial years as tabulated below:

(₹ in crores)

Sr. No.	Particulars	FY 2017-18	FY 2018-19
1.	<b>Cash Loss incurred by the Company</b>	<b>(22.12)</b>	<b>(75.49)</b>
2.	<b>Net Worth of the Company</b>	<b>(20.40)</b>	<b>(123.83)</b>

There have been cash losses of ₹22.12 crores in the financial year 2017-18 and ₹75.49 crores in the year 2018-19. Further, the net worth of the AMPTPL is reported to be negative to the tune of (-)₹20.40 crores in financial year 2017-18 which has increased to (-)₹123.83 crores in financial year 2018-19 which is 507% i.e. more than 50% erosion prescribed as one of the criteria for declaring the project as stressed project.

- (iii). Para 6 of the MOS letter dated 11 July 2018 states that whenever the issue of abnormal storage charges emerges in stressed project, the Ports may approach TAMP under the provisions of "Agreements, modification or alternations" to the terms and conditions of the concession agreement with an appropriate proposal for rationalization of storage charges in consultation with concessionaire so as to achieve the ARR as per the TAMP guidelines/ notification. TAMP has to consider such proposals on merit.

The upfront SOR approved by this Authority vide Order dated 7 August 2008 and the SOR approved by this Authority and notified in the name of the AMPTPL vide Order dated 4 July 2014 prescribes fifteen days free period and prescribes the schedule of storage charges beyond the free period in slab of five days.

Para 4 of the MOS letter gives the option to the Major Port Trust that in case the project is Stressed Project, the port may extend the free period depending on the local conditions with a view to optimize the capacity. The MOPT has, accordingly, based on the approval of its Board proposed to increase the free period prescribed in the existing SOR of the AMPTPL from existing 15 days to 25 days and accordingly modified the storage schedule for the year 2019-20 as the part of its proposal for rationalization of storage charge for the stressed project in pursuance of the MOS letter dated 11 July 2018.

A comparative position of storage schedule as per the upfront tariff approved by this Authority vide its Order dated 7 August 2008, rate applicable as per SOR notified in the name of the AMPTPL vide Order dated 4 July 2014 for the year 2019-20 after applicable automatic indexation announced by this Authority (i.e. compoundable indexation factor of 35.08% upto the year 2017-18 for the base year 1 January 2008, annual indexation factor of 2.07% for the year 2018-19 and 2.56% for the year 2019-20) and rationalized storage charges proposed by MOPT by increasing the free period from existing 15 days to 25 days is tabulated below:

(Rate in ₹ per tonne per day or part thereof)

Sl. No.	Particulars	Storage Charges approved by Authority vide Order dated 07 August 2008	Storage Charges in the SOR notified in the name of AMPTPL vide Order dated 04 July 2014 after applicable indexation factor	Storage Charges applicable for the year 2019-20 after applicable indexation	Storage Charges proposed by MOPT vide its letter dated 11 August 2020 based on existing rate recommended for approval after updating it with applicable annual indexation factor for the year 2019-20 applicable from 1 April 2019 till 31.3.2020
1.	Storage Charges (0-15 days)	Nil	Nil	No Charges	No Charges
2.	Storage Charges (16-20 days)	12	15.79	16.97	No Charges
3.	Storage Charges (21-25 days)	24	31.58	33.94	No Charges
4.	Storage Charges (26 <sup>th</sup> day onwards)	48	63.16	67.88	67.88

The AMPTPL had earlier sought from the MOPT to increase free period from existing 15 days to 35 days citing the constraints of unequal allocations of rakes between SWPL and AMPTPL, restricted dispatches of cargo due to probable traffic congestion, non-operational 4-lane connectivity and frequent restriction by GSPCB on movement of cargo. The Port then impressed upon the AMPTPL that giving extra storage period would reduce the terminal turnaround time and increase the risk of customers using the terminal as storage yard area. The AMPTPL then agreed for increase in free storage period to 25 days instead of 35 days sought by them earlier.

- (iv). Thus, based on the agreed proposal of AMPTPL dated 23 July 2020, the MOPT vide its proposal dated 11 August 2020 has proposed for rationalised storage charge i.e. increasing the free storage period from existing 15 days to 25 days for the year 2019-20 under the stressed PPP project.

The MOPT Board has, inter alia, resolved in its meeting held on 30 June 2020 to fix the free time for storage of cargo from the existing 15 days as stipulated in the Concession Agreement to 25 days for a period of one year i.e. 2019-20 for which the project is declared as Stressed project by the Board and to review thereafter.

Recognizing that the proposal filed by the MOPT is based on the approval of the Board of Trustees of the MOPT and is also based on the MOS letter dated 11 July 2018 on the Stressed Project for a period of one year i.e. 2019-20 and is intended to improve the utilization of the facility created, this Authority approves the current proposal of the port.

- (v). Para 6 of the MOS letter dated 11 July 2018 states that the Concessioneing Authority is to review the situation periodically for optimum utilization of the facility created.

The port has proposed the rationalised storage schedule by increasing the free period from existing 15 days to 25 days for one year of 2019-20 and has stated that it will review the proposed rationalisation after one year and shall approach this Authority.

The current proposal of the MOPT is for a period of one year i.e. 2019-20. Recognizing that the storage charge and the free period prescribed in the SOR notified in the name of the AMPTPL is for the entire project period of 30 years subject to annual escalation, the existing note nos. (i) to (iii) relating to storage charge as per the schedule 4 in the SOR are prescribed herein separately for ease of application instead of tinkering with the existing Scale of Rates of the AMPTPL approved by this Authority in the Order TAMP/13/2014-MOPT dated 4 July 2014. Further, a note is prescribed that the rationalized storage schedule is applicable for period of one year i.e. year 2019-20 from 1 April 2019 till 31 March 2020 and that from 1 April 2020 onwards, the original storage schedule as approved in the Order dated 4 July 2014 with appropriate indexation rates shall apply.

This will tantamount to prescribing the rate with retrospective effect from 1 April 2019 to 31 March 2020. Since the proposal is an agreed proposal between the port and the AMPTPL and is in pursuance of the MOS letter dated 11 July 2018 for stressed PPP project, this Authority accords approval to the same with retrospective effect for the said one year period of 2019-20.

- (vi). The proposal of MOPT also includes the percentage of Revenue share payable by the AMPTPL to MOPT. The proposal of the MOPT covering percentage of revenue share on the storage charges payable by the AMPTPL to MOPT will be governed by the MOS letter No.PD-13/1/2018-PPP Cell dated 11 July 2018.
- (vii). Thus, based on the above analysis the request of the AMPTPL for increasing the free period from existing 15 days to 25 days as far as the year 2019-20 concerned is addressed by according approval to the MOPT proposal for rationalisation of storage charge by increasing the free period to 25 days under the stressed PPP project in pursuance of the MOS letter dated 11 July 2018. For the subsequent period, the MOPT has assured that it shall review in accordance with the said MOS letter and approach TAMP.

**B. Request of the AMPTPL in its representation dated 30 October 2019 to correct the Storage Charges approved for the Project in the original TAMP Order No. TAMP/23/2008-MOPT dated 07 August 2008 for MOPT and the indexed SOR notified in the name of AMPTPL vide TAMP Order No. TAMP/13/2014-MOPT dated 04 July 2014.**

- (viii). Before proceeding to dispose of the representation dated 30 October 2019 of the AMPTPL, it is to state that a copy of the said representation of AMPTPL dated 30 October 2019 was forwarded to MOPT vide our letter dated 13 December 2019 requesting the MOPT to examine the said application of the AMPTPL dated 30 October 2019 in pursuance of the MOS letter No. PD-13/1/2018-PPP cell dated 11 July 2018 on the Stressed PPP Project and file an appropriate proposal for rationalisation of storage charges in consultation with AMPTPL. The MOPT has filed its proposal dated 11 August 2020. This Authority has, vide its letter dated 21 August 2020, followed the prescribed consultation process with the concerned stakeholders including the AMPTPL seeking their comments. AMPTPL, during the processing of this matter, has made separate submissions vide its letter dated 14 April 2020, 16 July 2020 and 10 September 2020 mainly reiterating its request made in its representation dated 30 October 2019 for correction in the storage charge in the original order. A copy of the comments received from the users/ user organisations and further submissions made by AMPTPL vide its letters dated 14 April 2020 and 16 July 2020 was forwarded to the MOPT as feedback information. The MOPT has responded vide its letters dated 13 May 2020 and 29 August 2020. Further, a joint hearing in this case was held on 16 September 2020 through Video Conferencing giving an opportunity of hearing to the concerned users/user organisations including the petitioner i.e. AMPTPL. Thus, it can be seen that this Authority has initiated prompt and requisite action right from the receipt of the proposal of the AMPTPL dated 30 October 2019 and the proposal of MOPT dated 11 August 2020.

As regards the proposal filed by the MOPT dated 11 August 2020 for rationalization in storage charge by increasing the free period from existing 15 days to 25 days for the year 2019-20 which is one of the requests made by the AMPTPL in its representation dated 30 October 2019, this is already dealt with in the preceding paragraphs.

- (ix). This Authority, therefore, now proceeds, in pursuance of the Order of the Hon'ble High Court dated 5 February 2020 and 7 October 2020 to dispose of the representation dated 30 October 2019 which contained the following two requests:
  - (a). **Increase in free period from present 15 days to 25 days as prescribed in the Upfront Tariff Guidelines 2008.**
  - (b). **Correction in the storage charges approved by this Authority vide Order No. TAMP/23/2008-MOPT dated 07 August 2008 and the indexed SOR notified in the name of AMPTPL vide Order No. TAMP/13/2014-MOPT dated 4 July 2014**
- (x). The Hon'ble High Court, while disposing the W.P. No 1050 of 2019 of the AMPTPL in the Order dated 5 February 2020, has observed that all contentions of parties are left open for determination by this Authority. Both the requests of the AMPTPL are interlinked and hence analysed together. The following are the main grounds given by the AMPTPL for their request at point (a) and (b) above:
  - (a). Free period of 15 days is not as per the prescribed norm for the coal terminal which is at 25 days.
  - (b). Challenges in respect of availability of sufficient and adequate cargo evacuation means on account of lack of railway rakes, permission for limited hours of road transportation operations and absence of a 4-lane bypass highway.

- (c). There is an inadvertent error by TAMP in transcribing the storage charges from the upfront tariff fixed for Paradip Port Trust (PPT) which was obviously inadvertent and an oversight.
- (d). The AMPTPL has given a summary of the comparison between the norms as per upfront tariff Guidelines of 2008 for Coal Terminal, the parameters considered by the MOPT and the parameters considered in the Tariff Order dated 7 August 2008.
- (e). It is well within the ambit of the TAMP and the inherent jurisdiction to remedy or rectify its errors, including, but not limited to powers conferred by clauses 3.8.4 and 3.8.5 of the 2008 Guidelines.
- (f). AMPTPL, vide its letter dated 14 April 2020, has drawn reference to the correction in the storage charge approved by this Authority in the two other upfront tariff cases viz., West Quay Multiport Private Limited (WQMPL) in the Order No.TAMP/85/2017-VPT dated 18 May 2018 and in the case of JSW Paradip Terminal Private Limited(JPTPL) in PPT approved by this Authority vide Order No.TAMP/54/2019-JPTPL dated 20 February 2020.
- (a). **Analysis of this Authority on ground (a) above - Free period of 15 days is not as per the prescribed norm for the coal terminal which is at 25 days:**

- (i). The Upfront tariff Guidelines of 2008 prescribe norm of 25 days free period for a coal terminal. The interlinked parameter is plot turnover for which the norm is prescribed at 12 in the ibid guidelines.

As brought out in para 9 (iv) (b) of the upfront tariff Order dated 7 August 2008, during the fixation of the upfront tariff for the coal terminal at MOPT, the MOPT submitted that the South West Port Limited (SWPL), another BOT operator for coal with its mechanised wagon loading system has achieved turnover of 25.6 and 26.3 during the years 2006-07 and 2007-08. Considering various factors relevant to its terminal, the port assumed plot turnover ratio of 17 for assessment of the optimal yard capacity as against parameter of 12.

With reference to objection then raised by one of the users that the proposed coal terminal is for multi-user with both road as well as rail movement of cargo whereas the infrastructure for evacuation of cargo by both rail as well as road is not sufficiently developed, the MOPT had then clarified that investment has been made for construction of flyover and four lane road for quick evacuation of movement of cargo by road. The port had also ascertained from the railways that the upgradation of rail infrastructure in that section is in process.

The said Order also refers to the coal terminal proposed to be developed at the Paradip Port where the upfront tariff has been fixed by this Authority reckoning the plot turnover ratio at 30 times in a year as proposed by the port.

This Authority also then recognised that if the turnover ratio and cargo stacking factor are considered strictly as per the norms, the yard capacity would be 1.76 million tonnes per annum. The quay capacity is 8.81 million tonnes. This would lead to a serious mismatch between the quay and yard capacities.

The lower yard capacity arises due to physical constraints at the port, and this Authority felt it is necessary to utilise the available resources effectively to increase the capacity. Taking these factors into consideration, the plot turnover ratio then achieved by the SWPL was moderated by around 20% and adopted for the proposed coal terminal. Accordingly, the plot turnover ratio was considered at 20 for computing the optimal yard capacity of the coal terminal. Incidentally, even one of the bidders M/s. Maytas Infra Assets Limited had then suggested to reckon the plot turnover of 20.

As brought out in Para 9(vii)(d) of Order dated 7 August 2008, since the plot turnover was modified from the prescribed norm of 12 to 20 for assessing the optimal yard capacity, the number of free days was suitably

modified and prescribed as 15 days as against 25 days stipulated in the guidelines.

- (ii). Thus, it can be seen that the Order dated 7 August 2008 is a reasoned Order explaining the reasons for the variation from the prescribed norm of free period from 15 days to 25 days.
- (iii). That being so, though the plot turnover norm and free period norm prescribed in the guidelines were at variance with guidelines, it was for stated reasons. There is no apparent error or inadvertent error in the prescription of free period.
- (iv). It is relevant here to state that the rates approved by this Authority are ceiling rates and the operator can charge lower rate and allow higher free period. A suitable note in this regard is prescribed at note (v) under 1.2.General Terms and Conditions of the SOR.

In fact, the MOS in its said letter dated 11 July 2018 has referred to TAMP letter dated 11.09.2015 wherein TAMP has recommended to the MOS on the similar line in the case of VPT for one of their projects pertaining to high storage charge.

**(b). Analysis on ground (b) above as regards challenges faced by AMPTPL, in respect of availability of sufficient and adequate cargo evacuation means on account of lack of railway rakes, permission for limited hours of road transportation operations and absence of a 4-lane bypass highway.**

- (i). As regards availability of cargo, it is to state that the tariff is fixed for the optimal capacity and not with reference to traffic as per the Upfront tariff Guidelines of 2008. The challenges faced in getting cargo evacuation is due to restrictions imposed by the Goa Pollution Control Board, as reported by AMPTPL.
- (ii). As regards the point made about development of infrastructure in terms of road and rail, it is to state that these matters fall under the domain of the MOPT. The mandate of this Authority is to determine the tariff. This Authority has no control over provision and non-provision of infrastructure.
- (iii). In the instant case, the upfront tariff approved by this Authority in the Order dated 7 August 2008 is based on the proposal filed by the MOPT for coal terminal to be developed on PPP mode. The port has, during the processing of this case, given its comments on the present status of the 4 lane road and also stated that it shall be completed by 21 January 2021.

As regards constraint expressed by AMPTPL on evacuation of the cargo through railways, port has stated that it has been providing adequate number of rakes as and when requisition for rakes are placed by M/s. AMPTPL.

**(c). Analysis on ground (c) above as regards the point made by the AMPTPL that there is an inadvertent error by TAMP in transcribing the storage charges from the upfront tariff fixed for Paradip Port Trust (PPT) inadvertently and by oversight.**

- (i). With reference to this point made by the AMPTPL, the MOPT has restricted itself stating that the port has only implemented the rates notified by TAMP and is not in position to comment on whether any errors have crept in while notifying the rates for storage charges or not. The MOPT has left it to this Authority to rectify errors, if any, in the storage charge approved in the original upfront tariff Order.
- (ii). As regards the reported inadvertent error pointed by the AMPTPL, it is to state that on perusing the concerned File available in office records, it is seen that the storage charge of ₹12 per tonne per day approved by this Authority in August 2008 Order is based on a working done at that point of time and also a comparison of storage charge was done with other bulk terminal operators which forms part of the same working sheet. The working sheet of storage charge for prescription of storage tariff in August 2008 Order available in the concerned File is attached as **Annex**. The said calculation sheet shows that the storage charge was calculated in a scientific manner following the parameters relevant for calculation of storage



charges. As per the working, the storage charge is ₹11/- per tonne per day. The storage charge prescribed in the upfront tariff Order for the first slab is ₹12/- per tonne per day.

- (iii). Further, as per information available in the concerned file, the following comparison of storage charge then prevailing is found to have been made with other bulk terminal operators i.e. SWPL in MOPT and VSPL in VPT:

Storage Charge	SWPL (Rate per ton/per day or part thereof)		VSPL (Rate per ton/per day or part thereof)
(a) Free period	3 days		Import -3 days/ Export 21 days
	Coal	Met coke/ coke	
(b) Storage charge beyond free period	1-5 days ₹ 10	₹ 15	1-10 days ₹ 12
	6-10 days ₹ 25	₹ 40	Thereafter ₹ 24
	11-20 days ₹ 50	₹ 75	Ground rent- open stacking space
	Thereafter ₹100	₹ 150	₹ 138 per 100 sq mtr / week

From the above table, it can be seen that the upfront storage charges then approved for the MOPT coal terminal was found to be comparable to the storage charge fixed for other terminal mainly handling coal viz., South West Port Limited (SWPL) in Goa and Vizag Seaport Pvt. Ltd. (VSPL) in VPT. The prevailing storage charge of SWPL, another BOT operator in MOPT, for the four slabs are ₹ 12/31/ 62/124 per tonne per day or part thereof.

In short, the upfront storage charge for coal terminal approved in the said Order for Berth No. 7 in the case of MOPT now being operated by AMPTPL is supported with the working as per office records. It is not the rate adopted from PPT as contended by AMPTPL. It was only a passing remark made in the tariff Order dated 07 August 2008 that similar storage tariff structure was allowed while setting upfront tariff for a coal terminal at the Paradip Port.

- (iv). Thus, in view of the above analysis, the point made by the AMPTPL that there is bona fide error in transcribing the storage charge from the PPT coal terminal upfront tariff Order to the MOPT Coal terminal for Berth No 7 is unfounded.
- (v). The AMPTPL has, vide its letter dated 14 April 2020, drawn comparison of the rates prevailing in neighboring ports like Chettinad – New Mangalore, Krishnapatnam and JSW Jaigarh. The Krishnapatnam Port and JSW Jaigarh do not come under the tariff regulatory regime of this Authority and hence this Authority is not in a position to comment. As regards upfront tariff notified in the name of Chettinad Mangalore Coal Terminal Private Limited, it is for handling bulk cargo and is based on the reference tariff approved vide No.TAMP/60/2015-NMPT dated 16 November 2015. The reference tariff approved in the said Order for the project at NMPT is based on the parameters furnished by the NMPT for arriving at the storage charge.

- (d). **As regards ground (d) about summary of the comparison between the norms prescribed in the upfront tariff Guidelines of 2008 for Coal Terminal, the norms considered by the MOPT while seeking approval in the year 2008 for coal terminal and the parameters considered by this Authority in the Tariff Order dated 7 August 2008 given by the AMPTPL is tabulated below along with drawing reference drawn to relevant paras of the said speaking Order as a part of our analysis to their representation dated 30 October 2019:**

Description	Norms prescribed in Upfront Tariff Guidelines for Coal Terminal	Proposed by MOPT	Approved by TAMP in the Tariff Order approved by this Authority dated 7 August 2008
(i). Stacking capacity per Sq. Mtrs.	3.00 MT	4.5 MT	4.70 MT
(ii). Plot Turn over (no.of times)	12	17	20
(iii). Storage charges	1% Annual Revenue Requirement	NIL	1% ARR i.e. 85 Lakhs for a full year for annual revenue of ₹8474 lakhs

(iv).Storage Rate Slab	1% Annual Revenue Requirement	NIL	First 5 days ₹12 PMT/ Day 6 <sup>th</sup> to 10 days ₹24 PMT/ Day 11 <sup>th</sup> day onwards ₹48 PMT/ Day
(v).Free storage period	25	30	15

**Analysis:** Reference is drawn to relevant paras of the said speaking Order on each of the above parameter:

(i). Stacking capacity :

Relevant Para 9 (iv) (a) of the Order dated 7 August 2020 is reproduced below:

“(a). *Stacking capacity:* As per norms given in the guidelines for upfront tariff setting, stacking factor is 3 tonnes per square meter of area. This factor has been considered by the MOPT at 4.5 tonnes in the computation of optimal yard capacity. The detailed analysis presented by the port and the position obtained by it from the working private terminal South West Port Limited (SWPL) point to a stacking factor of 5 tonnes per square metre of area. However, the port has assumed this factor at 4.5 tonnes for calculation of optimal yard capacity. Mormugao Port Users Association has pointed out that since coke has a lower density, larger area would be required in comparison to the area required for stacking coal. Hence stacking of the 4.5 tonnes of coal per square meter assumed by the MOPT based on the position obtained from the SWPL needs to be re-examined. In this context it may be relevant to mention here that the theoretical calculation furnished by the port clearly shows a stacking factor of 5 tonnes per square metre is feasible. This is also the position reported for the private terminal operator SWPL operating in the same port. The Paradip Port Trust (PPT) in its proposal for upfront tariff setting for a coal terminal has considered 4.7 tonnes of coal can be stacked per square meter of area which has been accepted by this Authority while fixing the upfront tariff of that port. Based on the MOPT's own calculation and also taking into consideration the stacking capacity assumed by another port for a coal terminal, it may not be unreasonable to adopt the stacking capacity for coal terminal at the MOPT at 4.7 tonnes per square metre per annum.”

Thus, it can be seen that increased stacking parameter considered in the said upfront tariff Order for assessing the Yard capacity is based on MOPT's proposal dated 25 April 2008 which was updated to the parameter considered for another coal terminal in their upfront tariff fixation.

(ii). Plot Turn Over and (v) Free period:

This point is explained in preceding paragraphs while analyzing the first request of the AMPTPL for increasing the free period from 15 days to 25 days and hence not reiterated here for the sake of brevity.

(iii). Storage charge and (iv). Storage Rate Slab:

Relevant Para 9(vii) (b) and (d) of the Order dated 7 August 2008 are reproduced below:

“9(vii)(b). The guidelines require 98% of the total revenue requirement to be apportioned to handling charge and 1% each towards storage charge and miscellaneous charge. The MOPT has proposed a single uniform composite handling rate. It has not proposed any tariff for miscellaneous service on the grounds that the miscellaneous services cannot be listed upfront and has submitted that for any activity beyond cargo handling services, the operator must be allowed to charge separately after taking necessary approval from competent authority. As regards demurrage charge also, the port is under the impression that the operator can propose tariff for this service later. In this context, it has to be recognised that the upfront rate fixed is the cap to meet the estimated revenue requirement. The guidelines do not provide for any alteration of the revenue requirement during the period of the concession and consequently, the upfront tariff caps will not undergo any change except to the extent of annual escalation as prescribed in the guidelines. Therefore, the tariff for various services to be provided by the Concessionaire is to be fixed upfront to meet the revenue requirement.”

“(d). The point made by the MOPT that demurrage charge is not covered by the guidelines is not correct. As already mentioned earlier, the guidelines stipulate 1% revenue requirement to be met from storage charge after allowing the 25 days free period for coal terminal. As per the guidelines, 1% of the revenue requirement (i.e. Rs.85 lakhs) is considered for arriving at the storage charge. Since the plot turnover is modified from the prescribed norm of 12 to 20 for assessing the optimal yard capacity, the number of free days is suitably modified and prescribed as 15 days as against 25 days stipulated in the guidelines. Considering the revenue earning days available after allowing 15 days free period, the storage charge is prescribed at Rs.12 per tonne per day or part thereof for the first five days beyond the free period i.e. from 16th day to 20th days, Rs.24 per tonne or part thereof for the next five days (21st day to 25th day) and Rs.48 per tonne or part

*thereof the period thereafter (26th day onwards). The 1% of the revenue requirement can be met from this tariff structure prescribed.*

*Similar tariff structure is allowed while setting upfront tariff of a coal terminal at the Paradip port."*

Thus, the original tariff Order explicitly brings out that the storage charge was computed based on the parameters considered in the upfront tariff calculation.

- (iv). From the above it can be seen that the Order dated 7 August 2008 explains the reasons for the variation from the prescribed norm or the parameter considered by the MOPT. There is no apparent error or inadvertent error as such.
- (e). **Analysis on the point made by the AMPTPL that it is well within the ambit of the TAMP and the inherent jurisdiction to remedy or rectify its errors, including, but not limited to powers conferred by clauses 3.8.4 and 3.8.5 of the 2008 Guidelines**
  - (i). As per Clause 2.8 of the upfront tariff guidelines of 2008 issued under Section 111 of the Major Port Trusts Act, 1963 as policy direction of the Central Government, which is binding on this Authority, once the tariff caps are fixed, they are only subject to annual indexation. The 2008 guidelines do not provide for review of the upfront tariff already determined for the projects that are already bid out. Thus, this Authority does not have mandate to review any upfront tariff item in the post bid scenario.
  - (ii). In the two cases referred by the AMPTPL where this Authority has rectified the storage charge which is discussed in subsequent paragraph, those were based on an apparent inadvertent error in the original tariff Order. In the instant case, as already brought out earlier, there is no inadvertent or apparent error warranting for rectification in the storage charge.
  - (iii). As regards the reference to clause 3.8.4 and 3.8.5 of the Upfront tariff Guidelines referred by AMPTPL, it is to state that clause 3.8.4. stipulates that TAMP, either on its own or based on any complaints received, will enquire into any alleged wrong application of Scale of Rates by an operator. If the operator fails to comply with such directions given, the concerned Port Trust can initiate penal action against the operator in accordance with the provisions of the relevant Concession Agreement. Clause 3.8.5 stipulates that if any question arises requiring clarifications or interpretation of the Scale of Rates and the statement of conditionalities of a private operator, the matter shall be referred to TAMP and its decision in this regard will be binding on the operator.
  - (iv). The representation of the AMPTPL does not fit under the above mentioned clauses of the Upfront Tariff Guidelines of 2008.
- (f). **Analysis on reference cited by the AMPTPL vide its letter dated 14 April 2020 drawing reference to the correction in the storage charge approved by this Authority in other two upfront tariff cases viz., West Quay Multiport Private Limited (WQMPL) in the Order TAMP/85/2017-VPT dated 18 May 2018 and in the case of JSW Paradip Terminal Private Limited (JPTPL) in PPT approved by this Authority vide Order TAMP/54/2019-JPTPL dated 20 February 2020**
  - (i). As regards the reference drawn by the AMPTPL vide its letter dated 14 April 2020 to the correction in the storage charge approved by this Authority in the case of West Quay Multiport Private Limited (WQMPL), a BOT operator governed under the Upfront Tariff Guidelines of 2008 in the VPT, it is to state that Order passed by this Authority vide Order no. TAMP/85/2017-VPT dated 18 May 2018 is in compliance of the Court Order dated 14 December 2017 passed by the Hon'ble High Court of Judicature at Hyderabad for the State of Telangana and the State of Andhra Pradesh in the Writ Petition No.28595 of 2017 filed by WQMPL. Relevant extract of para nos. 14 (iv) (a) and (d) of the said Order are reproduced below:  
Para no. 14 (iv) (a) (d) of the Order No. TAMP/85/2017-VPT dated 18 May 2018  
    - "(a). ----- The VPT has subsequently pointed out that the error has crept in the storage calculation approved in February 2009 Order and has furnished proposal for rectification of storage tariff approved in the said Order as brought out in an earlier paragraph. That being so, this Authority considers the representation of the WQMPL for rectification of storage charge so as to remove the error crept in the then proposal of the VPT and flowing from the tariff Order of February 2009."
    - "(d). As stated earlier, as per clause 2.8 of the upfront tariff guidelines of 2008, the tariff caps fixed upfront are subject to only indexation during the entire project period of 30 years. The 2008 upfront tariff guidelines do not lend any

*scope to revise the upfront tariff fixed by this Authority during the project period. As regards storage charge, in view of specific direction from the Hon'ble High Court to consider the representation of the WQMPL dated 16 June 2017 and 30 June 2017 and also in view of the port recommending to rectify the error in the storage charge in the February 2009 Order, this Authority agrees to rectify the error. This exercise is limited to rectify the error observed in the storage charge calculation by both and the licensor port (VPT) in the February 2009 Order."*

- (ii). As regards, the reference drawn by the AMPTPL subsequently in its letter dated 14 April 2020 to correction in the storage charge for iron ore approved by this Authority in the case of JSW Paradip Terminal Private Limited (JPTPL) in the PPT, it is to state that JPTPL while seeking notification of the SOR in their name, JPTPL pointed out an error in the storage charge prescription and sought it for rectification. The relevant extract from para 13 (v) and (j) of the Order no TAMP/54/2019-JPTPL dated 20 February 2020 is reproduced below:

Para 13 (v) (j) of the Order dated 20.2.2020:

*"13(v)(j). "..... Only an error, which had crept in the Reference tariff Order of June 2014 is being rectified. This rectification, in no manner, to be construed as amounting to review of the upfront/ reference storage charges, approved by this Authority in July 2008/ June 2014."*

- (iii). Thus, in short, the Order passed by this Authority in WQMPL case was based on the proposal of the VPT to rectify the error which had crept in the calculation of storage charge in the original upfront tariff Order and it was in compliance of the direction of the Order of the Hon'ble Court.

In case of JSW Paradip Terminal Private Limited, the prescription in the original upfront tariff Order was on per tonne basis. In the reference Tariff Order approved in June 2014, adopting the Upfront tariff Order after indexing it, the unit of levy was prescribed inadvertently as "per MT per day basis" instead of "per MT". As stated in the said Order, unit of levy as "per tonne" was very explicit in the bid document and Concession Agreement rather than the mention of Order dated 5 June 2014 as brought out by PPT. Thus, only an error, which had crept in the Reference tariff Order of June 2014 was rectified by this Authority.

The comparison drawn by AMPTPL on its storage issue with that of WQMPL and JSW is seen to be irrelevant as they are not comparable. Therefore, the question of this Authority not treating all terminal operators on an equal footing does not arise.

- (iv). In case of AMPTPL, there is no apparent error as such in the storage charge pointed out by AMPTPL. Even the licensor port MOPT in its letter dated 13 May 2020 with reference to submissions of AMPTPL dated 14 April 2020 has only reiterated the points of AMPTPL. The MOPT has not made any observation about the error in the storage charge approved by this Authority in the upfront tariff Order.

**C. Conclusion based on the analysis given under the heading B above on the representation of the AMPTPL dated 30 October 2019 which was before the Hon'ble High Court when the Hon'ble High Court passed the Order dated 5 February 2020.**

- (i). The tariff Order No.TAMP/23/2008-MOPT dated 07 August 2008 passed by this Authority fixing upfront tariff for Coal handling terminal at berth no.7 at MOPT is a speaking Order following the "Guidelines for upfront tariff setting for PPP Projects at Major Ports, 2008" announced by the Government of India and based on the proposal of MOPT and after following the due consultation procedure. The relevant stakeholders including MOPT were also consulted in the tariff proceeding before passing the said Order.
- (ii). It is seen from the concerned file, that the storage charge approved by this Authority in August 2008 Order is based on a working for arriving at storage charges done at that point of time and also a comparison of storage charge was done with other bulk terminal operators. The storage charge is not based on the rate prescribed at PPT for its coal terminal as wrongly contended by AMPTPL. As per the analysis given above, there is no apparent error in the storage charge as such. Thus, the point made by the AMPTPL that there is bona fide error in transcribing the storage charge from the PPT coal terminal upfront tariff Order to the MOPT Coal terminal for Berth No. 7 is unfounded.
- (iii). As regards the reference drawn by the AMPTPL to the two cases. viz. (a) for the West Quay Multiport Pvt. Ltd. at VPT and (b) for the JSW Paradip Terminal Pvt. Ltd. in PPT, in both cases upfront storage tariff was modified by this Authority for removing the apparent error that had crept in the two tariff notification for reasons elaborated in speaking Order

No TAMP/85/2017-VPT dated 18 May 2018 and TAMP/54/2019-JPTPL dated 20 February 2020 respectively.

In case of AMPTPL, there is no apparent error as such in the storage charge as pointed out by AMPTPL. Even the licensor port MOPT in their letter dated 13 May 2020 with reference to submissions of AMPTPL dated 14 April 2020 has just reiterated the points of AMPTPL. The MOPT has not pointed out any error in the storage charge approved by this Authority in the upfront tariff Order.

- (iv). As per Clause 2.8 of the upfront tariff guidelines of 2008 once the tariff caps are fixed they are only subject to indexation. The 2008 guidelines do not provide for review of the upfront tariff already determined for the projects that are already bid out. Thus, this Authority does not have mandate to review any upfront tariff item in the post bid scenario. The MOPT would have invited bids based on the upfront tariff approved by this Authority in the said Order of 7 August 2008 following the upfront Tariff Guidelines.

- (v). (a). **As regards the main issue of the AMPTPL about high storage charge for its terminal it is reiterated at the cost of repetition that the rates approved by this Authority are ceiling rates and the operator can charge lower rate. A suitable note in this regard is prescribed at note (v) under 1.2.General Terms and Conditions of the SOR. That being so, the AMPTPL has full flexibility to charge storage charge lower than the existing rates.**

- (b). **As regards, the matter arising on payment of revenue share to the port i.e. the MOPT, mechanism is prescribed in the MOS letter dated 11 July 2018 in para 4. Both the AMPTPL and the MOPT may mutually discuss and may consider to arrive at consensus following the mechanism for revenue share prescribed in the MOS letter dated 11 July 2018 for the period prior to 2019-20.**

**As stated earlier, the principle enumerated in the said MOS letter is that the BOT operator shall pay revenue share at the agreed rate as per the Concession Agreement on the actual revenue from storage charge or revenue share calculated on the ARR from the storage charge estimated in the original Order after applying applicable annual indexation, whichever is higher.**

In the instant case, the AMPTPL has, during the joint hearing, agreed to give undertaking to the port as done in the DPT. The MOPT and AMPTPL may consider to settle this matter mutually as done by the Adani Kandla Bulk Terminal Pvt. Ltd., and DPT.

13. As brought out earlier, Para 6 of the MOS letter dated 11 July 2018 on stressed PPP project states that whenever issue of abnormal storage charges emerges in stressed projects as defined in the said MOS letter, the Ports may approach TAMP under the provisions of "Agreements, modification or alternations" to the terms and conditions of the concession agreement with an appropriate proposal for rationalization of storage charges in consultation with concessionaires so as to achieve the ARR as per the relevant TAMP original tariff Order. The MOPT has filed the proposal increasing the free period from existing 15 days to 25 days and proposed that the rationalised storage charge for the third slab i.e. 26<sup>th</sup> to 30<sup>th</sup> day shall be at ₹67.88 per tonne per day for the year 2019-20 under the stressed PPP project. This rate of ₹67.88 per tonne per day is based on the storage charge approved by this Authority in the original tariff Order dated 7 August 2008 for the last slab at ₹48/- per tonne per day and after applying applicable WPI indexation for the base year 1 January 2008 till the indexation factor for the year 2019-20 which cumulates to 1.41 (i.e. cumulative indexation factor till 2017-18 at 35.08% , 2.07% and 2.56 % for the years 2018-19 and 2019-20 respectively) (i.e. ₹ 48 \* 1.41). The MOPT has, apart from that, not proposed any other rationalization in the storage charge. The AMPTPL has stated that though they have agreed to increase the free period from existing 15 days to 25 days, the rate of ₹67.88 per tonne per day beyond 25 days is very high. During the consultation process of this case, apart from AMPTPL, users like M/s. Sandur Mangarene Iron Ore Pvt. Ltd. and Delta have also pointed out that the proposed storage rate of ₹67.88 per tonne/ day beyond proposed 25 days is high compared to other ports and have claimed that due to high storage, cargo is not coming to terminal. Neither the MOPT nor the users who have objected that the rate is high have proposed what the storage charge should be.

Incidentally, the AMPTPL in their representation dated 30 October 2019, which was also forwarded to MOPT, has given calculation for storage charge based on certain assumptions of dwell time of cargo, cargo evacuation slab wise as brought out in para 3 (D) (i) of this Order so as to achieve the ARR of ₹. 85.28 lakhs estimated in the original tariff Order of August 2008. The MOPT has not objected to this calculation. None of the other users have objected to the same. That being so, and as pointed out by the users and AMPTPL that the storage charge proposed by the MOPT in the current proposal dated 11 August 2020 is high, this Authority approves the proposed rationalised storage charge for three slabs after

25 days free period viz. 26-30 days, 31-35 days and 36<sup>th</sup> day onwards as proposed by AMPTPL based on the calculation of the AMPTPL in the absence of the MOPT proposing the rationalised storage charge to address the objection raised by the users and AMPTPL for the year 2019-20.

14.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the following:

- (i). Storage charge applicable as per existing Schedule 4 in the Order No.TAMP/13/2014-MOPT dated 4 July 2014 passed by this Authority notifying the SOR in the name of the AMPTPL is replaced with the following schedule for the year 2019-20 i.e. from 1 April 2019 till 31 March 2020:

(Rate in ₹ per tonne per day or part thereof)

Sl. No.	Storage Days	Existing Storage Charges applicable for the year 2019-20 after applicable indexation	Amended Storage Charges from 1.4.2019 till 31.03.2020	Royalty payable as per MOS letter No.PD-13/1/2018-PPP Cell dated 11 July 2018 and as given by MOPT for the year 2019-20
1.	Storage Charges (0-15 days)	Nil	No Charges	Nil
2.	Storage Charges (16-20 days)	16.97	No Charges	1% of ARR from Storage charges at ₹. 85.28 lakhs estimated in August 2008 Order and after applicable indexation
3.	Storage Charges (21-25 days)	33.94	No Charges	1% of ARR from Storage charges i.e. ₹. 85.28 lakhs estimated in August 2008 Order and after applicable indexation
4.	Storage Charges (26 <sup>th</sup> day to 30 <sup>th</sup> day)	67.88	2.91	20% of actual storage charges recovered or 1% of ARR from Storage charges i.e. ₹. 85.28 lakhs as per Order dated 07.08.2008 after indexation, whichever is higher
5.	Storage Charges (31 <sup>st</sup> day to 35 <sup>th</sup> day)		4.36	
6.	Storage Charges (36 <sup>th</sup> day onwards)		5.82	

- (i). Twenty five free days shall be allowed, after complete discharge of vessel's cargo. For the purpose of calculation of free period, customs notified holidays and Terminal's non- working days shall be excluded.
- (ii). Storage charges shall be payable for all days including Terminal's non- working days and customs notified holidays for stay of cargo beyond the prescribed free days.
- (iii). Storage charge on cargo shall not accrue for the period when the terminal operator is not in a position to deliver / ship the cargo when requested by the user due to reasons attributable to the terminal operator.
- (iv). The above storage schedule shall be valid for a period of one year of 2019-20 i.e. from 1 April 2019 till 31 March 2020. From 1 April 2020 onwards, the original storage schedule as approved in the Order dated 4 July 2014 with appropriate indexation rates shall apply.
- (ii). The AMPTPL has full flexibility as regards extending higher free period than the prescribed level.

As regards revenue share payable by the BOT operator to the port, the MOS letter dated 11 July 2018 on stressed PPP project prescribes the mechanism for payment of revenue share when the storage charge is rationalised i.e. reduced or free period is increased for stressed PPP project. The principle enumerated in the said letter is that the BOT operator shall pay revenue share at the agreed rate (i.e. 20% as given by MOPT) as per the Concession Agreement on the actual revenue from storage charge or revenue share calculated on the ARR from the storage charge estimated in the original Order (i.e. ₹85.28 lakhs) after applying applicable annual indexation, whichever is higher.

The MOPT and the AMPTPL may, as regards revenue share payment on storage charge, mutually discuss and consider to adopt the mechanism prescribed in the MOS letter dated 11 July 2018 for the period prior to 2019-2020. For this purpose both MOPT and AMPTPL may adopt the Storage charges prescribed by TAMP in this Order.

14.2. The proposal of the MOPT for rationalization of storage charge in the Order No.TAMP/13/2014-MOPT dated 4 July 2014 for a period of one year of 2019-20 is treated as disposed of. Further, the representation of Adani Mormugao Port Terminal Pvt. Ltd. (AMPTPL) dated 30 October 2019

and the subsequent representations of the AMPTPL dated 14 April 2020, 16 July 2020 and 10 September 2020 on the same matter are also treated as disposed of in compliance of Order dated 5 February 2020 of the Hon'ble High Court of Bombay at Goa and the subsequent Order of the Hon'ble High Court dated 7 October 2020.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/Exty./388/2020-21]

#### Annex

Computation of storage charge as per TAMP File No. TAMP/23/2008-MOPT for arriving at the Storage charge in the Order dated 07 August 2008				
Sr.No	Particulars	As per Norms	For turnover ratio adopted by MOPT	Suggested by TAMP
(i)	Turn over	12	17	20
(ii)	Avg No of days [365/ (i)]	30	21	18
(iii)	Free period	25	18	15
(iv)	Revenue earning days per cycle (ii - iii)	5	3	3
(v)	Total earning days in a year [(iv) * (i)]	60	51	60
(vi)	Expected revenue requirement (Rs. in lakhs)	83.49	84.74	85.28
(vii)	Expected storage charge per day (vi) /(v) ( in Rs.)	139148	166155	142132
(viii)	Terminal Capacity ( in tonnes)	1764000	3750000	4606000
(ix)	Avg tonnage handled per day (viii)/365	4833	10274	12619
(x)	Storage charge per day per tonne (vii/ix)	29	16	11